

# إنترناشيونال



مجلة اقتصادية بحرية دولية شاملة  
لتصور من البحار شهريا  
وتعرض في جميع أنحاء العالم

# INTERNATIONAL

- شركات الحاويات خصخصة أم عمقمة؟
- نظرة إلى العاملين في البحر
- ماذا تعرف عن حوكمة الشركات؟
- برنامج الخصخصة المصري
- خروجهم عن الرقابة أم دخولهم في دوامة جديدة؟
- تاريخ التحويلة
- المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات
- Some Impacts Related to a New port Construction.



# ولنا كلمة

## أزمة دارفور... إلى أين؟..



أصدر مجلس الأمن قراره رقم 1769 الذي يقضي بإرسال قوات مشتركة من الأمم المتحدة والإتحاد الأفريقي إلى دارفور، وذلك تحت الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي تم إقراره بعد تعذيب أكثر من مرة وانتهاك إلى إجماع أعضاء المجلس، وقد أعتبرت الحكومة السودانية هذا القرار انتصاراً لها بإعتبره قاعدة التعاون بينها وبين الأمم المتحدة والإتحاد الأفريقي إلا أن هناك من يتوقع عدم إمكان حل مشكلته دارفور عند وصول هذه القوات المشتركة إلى السودان ويحذر ذلك إلى السودان التي تواجه الأمم المتحدة في تكوينها بجانب صعوبة مشاركة بعض الدول في هذه القوات هذا في الوقت الذي عفت فيه اجتماعات بمدينة أروشا بنزانيا تم خلالها الاتفاق بين بعض الفصائل المسلحة بدارفور على موقف مشترك لتفاوض من المتوقع أن يعقب خطوات أخرى لتوحيد مواقف باقي الفصائل ولهذا الغرض فقد اجتمعت بعض الحركات المسلحة في مدينة وروبيك بجانب السودان تحت رعاية الحركة الشعبية.

لقد اهتمت معظم دول العالم بالأوضاع المتدهورة في دارفور مما أدى إلى تعطيل الكثير من تعهدات المالحين للجنوب بسبب كثرة المخاطر التي يتعرض لها السودان في الوقت الحالي.

ولما كانت الحركة الشعبية في السودان تعتبر شريكا للشعير الوطني في الحكم وجزء من الحكومة البائدة الوطنية وتبريرة الصلة بالحركات المسلحة في دارفور إلا أن موقفها سيكون صعباً ورجحاً كما أن التفاوض بين الحكومة السودانية وحركات دارفور المسلحة سيكون شبه مستحيل بسبب مطالبة هذه الحركات بنصوبها في السلطة والثروة بما يوازي نسبة عدد السكان للفرع بخص سكان السودان، بجانب ريفيتهم في جعل الولايات الثلاثة إقليمياً واحداً واختيار نائب الرئيس من دارفور مثلاً، على دفع تعويضات لعودة اللاجئين والمهاجرين إلى مناطقهم وإذا فإن المؤتمر الوطني الحاكم يرى أن هذه المطالبات تعتبر خرقاً لاتفاق نواشوا للسلام في الجنوب، لقد بحث مجلس السلام والأمن الأفريقي أخيراً في أدبيس أبابا تطورات العملية السلمية في دارفور، حيث صرح السفير الكوي بونا مولال نائب رئيس بعثة السودان بالإتحاد الأفريقي بأن المجلس استمع لتقرير قدمه مبعوث الإتحاد الأفريقي لدارفور الدكتور سالم أحمد سالم استعرض فيه نتائج اجتماعات وألقى أسبوعاً كما أن السفير محي الدين سالم مفوض السودان لدى الإتحاد الأفريقي قدم تقريراً آخر حول تطورات العملية السياسية في دارفور والحراك السياسي الذي يشهده الإقليم والوزارة التي قام بها رئيس السودان عمر حسن البشير إليه أخيراً فضلاً عن المحادثات القبلية الجارية هناك لربط التسبيح الاجتماعي.

وفي النهاية رد رئيس مفوضية الإتحاد الأفريقي ألكا عمر كوتاري على تصريحات أمريكية وأوروبية بأن الدول الأفريقية ليس لديها العدد الملائم من الجنود لتشكيل قوة فعالة وأعلن أنه ليس هناك ضرورة لنشر قوات غير أفريقية لحفظ السلام في إقليم دارفور بغربي السودان خاصة بعدما تعهدت الدول الأفريقية بتقديم القوات اللازمة لآداء هذه المهمة في الإقليم وأن هناك مؤتمر دولي حول دارفور سيقدم بنينويبرك خلال شهر سبتمبر الجاري سيكون نسخة ثانية من الإقناع الدولي الذي عقد في أدبيس أبابا في توفير الماضي تحت رعاية الاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة وأكد كوتاري على أن الاتحاد الأفريقي لن يسمح بتفويض أحد لقيادة قوات دارفور أو وضعها تحت وصاية الغير خاصة بعد تطوير العلاقات بين السودان وتشاد والتي تعتبر عنصر مهم في نجاح عملية الإتحاد الأفريقي في دارفور وعلى الجانب الآخر فقد أكدت مصادر دبلوماسية بالأمم المتحدة قيام بان كي مون الأمين العام للأمم المتحدة بزيارة السودان خلال النصف الأول من سبتمبر الجاري حتى يقوم شخصياً بمتابعة مفاوضات السلام التي يجري الإعداد لها بين الحكومة السودانية وعضاء المتمردين في دارفور، مؤكداً أن المفاوضات ستشتمل على التجمعات الإقليمية والجماعات المتمردين لمن استثناء.

إن القرار الدولي لمجلس الأمن سوف لا يكون حلاً نهائياً لمشكلة دارفور، لأنه إذا تم التوصل إلى اتفاق سلام غير شامل أو عادل بمباركة المجتمع الدولي فإن الهواقب ستكون وخيمة على وحده وبلاد السودان كله وليس دارفور وحدها، لذا فإن الأمر يستلزم العمل بجديده من أجل تضميد جراح السودان على أساس سليم ليصبح وطناً موحداً وتنتهي أزمة دارفور.

عاصم السيد أحمد

WOLUTHIFA ALEXANDRIA  
مؤسسة الإخبارية

دوريات إهداء



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR UK: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

مشرّف التحرير

سيد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البنهاوي

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية

\* ريان أحمد بدوي

\* السيد عبد الهيد السيد

\* شرين جلال منير

\* عبد الرحيم مصطفى

\* ميادة محمد

\* ياسمين عبد المجيد

الكتاب

السعودية - جدة

\* مركز الريان محمد عبد الإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (966) (2) - (6533724)

فاكس: (966) (2) - (6533684)

سوريا

\* ريان/ رأسي تموف

محمول

فاكس

كندا

\* شريف صلاح مفتاح

تليفون: +1 4167250912

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455

إسكندرية +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - مسحة

الزوار الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international\_p\_e\_m@yahoo.co.uk



# الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

## كلية النقل الدولي واللوجيستيات

### تقدم

## فرصة تعليمية في تخصص يفتح آفاق المستقبل درجة البكالوريوس في

## إدارة لوجيستيات التجارة والنقل الدولي

### • تقديم:

أولت الأكاديمية إهتماما خاصا باللوجيستيات باعتبارها أحدث فروع علم إدارة الاعمال منذ عام 1995 حيث قدمت بكالوريوس النقل الدولي واللوجيستيات تحت مظلة كلية النقل البحري والتكنولوجيا، ونتيجة للطلب المتزايد على خريجي القسم في سوق العمل ولمسيرة الاتجاهات العالية في هذا المجال فقد استحدثت الأكاديمية كلية النقل الدولي واللوجيستيات لتصبح متفرده على مستوى الشرق الأوسط، وبذا تقدموا الأكاديمية مركزا للتميز اللوجيستي.

ويعتبر هذا البكالوريوس أول وأقدم بكالوريوس تمنحه الأكاديمية، وقد تم تطويره مؤخرا بالتعاون مع جامعة ساوث هامبتون سولتس بافجلترا ليواكب التطورات الحديثة في مجال إدارة النقل الدولي واللوجيستيات، حيث وضعت مقراراته وفقا لأحدث النظم بأوروبا وأمريكا.

وهذا البكالوريوس معترف به من إتحاد الجامعات العربية والإتحاد الدولي للجامعات كما تمت معادلته من المجلس الأعلى للجامعات ببكالوريوس إدارة الأعمال الذي تمنحه كليات التجارة بالجامعات المصرية.

### • ماذا تعنى اللوجيستيات؟

تعتبر اللوجيستيات أحدث إتجاه في إدارة الأعمال، واللوجيستيات هي إدارة الأنشطة الداعمة لعمليات الإنتاج بمراحلها المختلفة وتشمل أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتأمين والأصول البنيكية والتعليب والتعبئة والتخزين والتصدير والإستيراد وخدمة العملاء والجندى في هذا العلم أن إدارة هذه الأنشطة تدار كشعبة متكاملة تحت مظلة نظام معلومات بما يحقق تخفيض تكلفة الإنتاج وتحقيق ميزة تنافسية للمشروع وإرضاء العميل.

وتتساقم مع هذا المفهوم فإن درجة بكالوريوس إدارة لوجيستيات التجارة والنقل الدولي يتضمن أربعة شعب دراسية لتغطية كافة إحتياجات سوق العمل لهذه النوعية من الخريجين وهي:

• شعبة إدارة لوجيستيات النقل الدولي

• شعبة إدارة العمليات وسلاسل الإمداد

• إدارة لوجيستيات البترول والغاز الطبيعي

• شعبة إدارة النقل الجوي ووكالات الشحن Freight Forwarding

وتيسيرا على الدارسين فقد تقرر تقديم هذا التخصص في مقر الأكاديمية بالاسكندرية والقاهرة (فرعي الشيراتون والدقي) وجنوب الوادي وقرى الأكاديمية

باللاقيية بسوريا، كما يقبل القسم الطالبات جنبا إلى جنب الطلبة، كما يقبل خريجي الثانية العامة بقسميه العلمي والأدبي، وتطرح هذه الدراسة في مسارين باللغتين العربية والإنجليزية.

### • فرص العمل للخريجين:

ترجع أهمية الدراسات اللوجيستي إلى إتجاه الإقتصاد العالمى نحو حيلة الإنتاج والإستثمار مع ما يتطلبه ذلك من تحرير المبلغ والخدمات على نحو أدى إلى اعتبار النقل الدولي واللوجيستيات الدعامية الأساسية للتجارة الدولية المعاصرة.

وبالتالى فهذه الدراسة يومئذ الأولى من نوعها على مستوى الشرق الأوسط وأفريقيا تهمل الحاصلين عليها الحصول على فرص متميزة بالشركات الاستثمارية والاجتية وفروع الشركات متعددة الجنسية وذلك في مجالات التجارة الداخلية والخارجية والصناعة والبنوك وشركات التأمين وشركات البترول والغاز الطبيعي كما تهمل خريجها للعمل بالادارات المتبيرة مثل ادارات اللوجيستيات وسلاسل الامداد والتصدير والاستيراد بكافة الشركات الصناعية والخدمية والتجارية.

كما تهمل الطلاب للعمل بكافة شركات النقل المخططة (البرى، البحرى، الجوى، النهري) والموانئ والمخازن وشركات الحاويات ووكالات الشحن.



والحصول على درجة البكالوريوس في النقل الدولي  
واللوجيستيات من تلك الجامعات، على سبيل  
المثال:

US Universities	
www.osu.edu	Ohio State University
www.suny.edu	(State) University of New York (SUNY)
UK Universities	
www.solent.ac.uk	Southampton Solent University
www.hud.ac.uk	University of Huddersfield
www.plymouth.ac.uk	University of Plymouth
www.ljmu.ac.uk	Liverpool John Moores University
www.londonmet.ac.uk	London Metropolitan University
www.cf.ac.uk	Cardiff University
Korean Universities	
www.hhu.ac.kr	Korea Maritime University
Japanese Universities	
www.kaiyodai.ac.jp	Tokyo University of Marine Science and Technology

و قد أوضحت الدراسات التطبيقية التي اجريت مؤخرًا  
باليوالات المتحدة أن المؤهلين في مجالات اللوجيستيات  
يستوعبهم سوق العمل قبل غيرهم كما يتقاضون أعلى معدلات

الاجور وينطبق هذا الوضع على السوق المصري والعربي

كما يجري التنسيق مع جمعية خبراء النقل واللوجيستيات في المملكة  
المتحدة، ليمتدح الحاصل على هذا البكالوريوس بدرجة الزمالة في هذه  
الجمعية حيث أن المواد المهمة للزمالة سيتم دراستها في البكالوريوس  
الامر الذي يتيح فرص عمل متميزة للخريجين بالشركات الدولية والوطنية  
العالمية داخل وخارج مصر.

كما تهتم الدراسة بتزويد الطالب بالمهارات اللازمة لسوق العمل حيث  
تؤكد على تعليم اللغة الانجليزية والحاسب الالى وصقل للمهارات  
الشخصية. وعلى تقوم الكلية بتسليم كل الطلاب Tablet PC عند  
إلتحاقهم بالدراسة ويتم إستخدامه في كافة المقررات.  
كما تتفرد الكلية بتقديم مقررات متخصصة في إدارة اللوجيستيات  
وإدارة سلاسل الإمداد، بالإضافة الى مقررات اقتصاديات النقل وإدارة  
الخطر والتأمين وإدارة منالة الضائع وإدارة تشغيل الموانئ وإدارة  
النقل متعدد الوسائط وإدارة التصدير والإستيراد بهدف دعم قدرات  
الطلاب بما يحسن مركزهم التنافسي في سوق العمل.

كما تشمل الدراسة أيضا تطبيقات عملية وزيارات ميدانية إلى الموانئ،  
والشركات الكبرى التي يتصل نشاطها بالنقل الدولي واللوجيستيات.

كما توفر الكلية فرصا لتدريب طلابها في مختلف القطاعات أثناء الفصل  
الصيفي، كما تدعو للتخصصين من مسئولي الشركات والهيئات المتخصصة في  
اللوجيستيات للمشاركة في التطبيقات العملية.

## • فرصة استكمال الدراسة بالجامعات العالمية

يسمح للطلاب الذي أنهى الدراسة بالسنه الثالث بالكلية، تكمله السنه الأخيرة  
(الرابعة) بالبعدين من الجامعات الأمريكية والأوروبية والكورية واليابانية،

كما يمكن لخريجي الكلية الإلتحاق بالدراسات العليا بالأكاديمية والجامعات  
المصرية والىولية للحصول على دبلومات الدراسات العليا ودرجات الماجستير  
والدكتوراه في نفس المجال

## • عضوية نقابة التجارين لطلاب الكلية

يحصل خريجو كلية النقل الدولي واللوجيستيات على عضوية نقابة التجارين شعبة  
إدارة الأعمال، مما يفتح أماما فرص العمل للخريجين بالإضافة الى تمتعهم  
بالخدمات والمرافق التي تقدمها النقابة.

## لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بـ:

• جنوب الوادي - مقرأسوان:

تليفون: 2332845 / 2332841 (2097) +

فاكس: 2332842 (2097) +

• فرع اللاذقية - الجمهورية العربية السورية:

تلفنكس: 9455733 (963) +

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري  
كلية النقل الدولي واللوجيستيات

• القاهرة - مقر الشيراتون:

2033 الحرية، مليونيريس، مصر الجديدة، القاهرة

تلفنكس: 22687403 (202) +

بريد الكتروني: mohamed55@hotmail.com

• القاهرة - مقر الدقي:

23 شارع السبكي، الدقي

تلفنكس: 22687403 (202) +

• الاسكندرية - مقر ابي قير:

ابوقير، الاسكندرية، صندوق بريد 1029

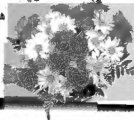
تليفون: 5611816 (203) +

فاكس: 5623362 (203) +

بريد الكتروني: logistics@aast.edu

## تهنئة قلبية

وتنتهز أسرة تحرير المجلة هذه الفرصة لكي تبثع بأرق  
تهانينا للسيد الأستاذ الدكتور محمد علي إبراهيم بمناسبة  
توايه عمادة كلية النقل الدولي واللوجيستيات وهذا  
هو أفضل إختيار لشغل هذا المنصب،  
والتمنيات القلبية بالإزدهار والتقدم  
والنجاح بصفة دائمة.



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)

**m  
sc  
EGYPT**



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

**Head Office: 55 Sultan Hussein St.**

**Tel: +203 4884000**

**Fax: 203 4884001**

**Customer Service 203 4884008**

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال يونيو 2007

- يتم اعتباراً من أول سبتمبر الجارى تطبيق القرار الذى إتخذه الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات الخاص بتخفيض أسعار الاشتراك فى خدمة الإنترنت فائق السرعة بنسبة 9650.

- تقام بطولة العالم للجودو المؤهلة لدورة الألعاب الأولمبية أول سبتمبر الجارى بالبرازيل
- تنظم حركة سوزان مبارك الدولية للمرأة من أجل السلام المنتدى الدولى للشباب من أجل السلام فى الفترة من 1 إلى 3 سبتمبر الجارى بمدينة شرم الشيخ بمشاركة أكثر من 600 شاب وفئة من حوالى مائة دولة.

- يفتتح وزير العدل مؤتمر اللجنة القومية لتحديث التشريعات الاقتصادية حول تحديث الأحكام التشريعية للإفلاس والصالح الواقي منه في القانون، ويبدأ المؤتمر على مدى يومي 2 و 3 سبتمبر الجاري، ويناقش عدد من الموضوعات المهمة من خلال 4 جلسات، تسمى:

— يبدأ مهرجان الأسبوعية الدولى يوم 3 سبتمبر الجارى ويستمر حتى 10 من نفس الشهر ويشارك فيه 41 دولة، ويتضمن المهرجان ندوتين أساسيتين وورش عمل الأولى عن السينما المغربية والثانية عن كيفية الترويج للسينما المصرية.

- تنظم الجمعية المصرية لكتاب ونقاد السينما الدورة 23 لمهرجان الإسكندرية السينمائي الدولي، التي تقام في الفترة من 7 إلى 11 سبتمبر الجاري.

- تبدأ فعاليات معرض جينيئس دبي 2007 في 8 سبتمبر الجاري ، ويرأس الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات البعثة المصرية المشاركة في المعرض وتضم 42 شركة .

8 - نقرر فتح باب التقدم للإلتحاق بالمعاهد الأزهرية لأبناء العائدين من الخارج في الفترة من 8 سبتمبر الجاري ولدة أسبوع بشرط الإلتزام بالقواعد المنظمة لهذا الأمر والتي من أهمها إجتيان الإختبارات في المقر من القرآن الكريم على الفقرة التي سيلحق بها وأن يكون مصريا.

- يزور البابا شنودة بابا الإسكندرية وبطریق الكرازة المرقسية الكنيسة الاثيوبية بأبجاس أبابا منتصف سبتمبر الجارى ، وتعتبر هذه الزيادة حداثا مهما لتعزيز العلاقات المصرية الاثيوبية.

~ وافق المجلس الأعلى للتعليم قبل الجامعي على الخريطة الزمنية للعام الدراسي 2007/2008، ويبدأ العام الدراسي يوم 15 سبتمبر الجاري لينتهي الأربعاء 4 يونيو 2008.

- يستضيف المجلس القومي للمرأة يومي 22 و 23 سبتمبر الجاري الاجتماع الإقليمي حول التمويل من أجل التنمية وتحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة الذي يعقد تحت رعاية السيدة منال عبد الحليم رئيس المجلس القومي للمرأة.

- تقرر عقد عقد إجتماع غير مادي لوزراء التجارة الأتارقة في الفترة من 24 إلى 27 سبتمبر الجاري، بجنوب أفريقيا، وبمشاركة كل الدول الأعضاء في اتحاد غرب إفريقيا والتجارة

- يعقد في نيويورك يوم 26 سبتمبر الجاري المؤتمر الوزاري الأول التشاوري السياسي والصناعة التابع للاتحاد الإفريقي .

بين الصين وأفريقيا التي ترأسه مصر ومصره وزراء خارجية 48 دولة أفريقية إلى جانب وزير خارجية الصين، ويأتي هذا المؤتمر تنفيذا لما أُنقِط عليه الرؤساء في بكن بشأن عقد اجتماعات للتشاور السياسي بين وزراء الخارجية هي أفريقيا والصين لدعم وتعزيز التعاون بين الجانبين.

بيان حركة الكتاب (قادمون - مغادرون) بمو انومص

خلال شهر یونیہ 2007

البيان	الرقم	الغرض	نوع	تاريخ	مبلغ	شرح	الموقع	الرجوع
--------	-------	-------	-----	-------	------	-----	--------	--------

142412	4270	3031	43177	7828	60110	23996	0	وصول
--------	------	------	-------	------	-------	-------	---	------

62057	2833	2411	28205	8274	1462	18869	0	مقارنة
204469	7103	5445	71382	16102	61572	42865	0	الإجمالي

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن

خلال يوفيه 2007

شماره	تاریخ	موضوع	محل	ملاحظات
۱	۱۳۸۵/۰۱/۰۱	تعمیرات	مدرسه	
۲	۱۳۸۵/۰۱/۰۲	تعمیرات	مدرسه	
۳	۱۳۸۵/۰۱/۰۳	تعمیرات	مدرسه	
۴	۱۳۸۵/۰۱/۰۴	تعمیرات	مدرسه	
۵	۱۳۸۵/۰۱/۰۵	تعمیرات	مدرسه	
۶	۱۳۸۵/۰۱/۰۶	تعمیرات	مدرسه	
۷	۱۳۸۵/۰۱/۰۷	تعمیرات	مدرسه	
۸	۱۳۸۵/۰۱/۰۸	تعمیرات	مدرسه	
۹	۱۳۸۵/۰۱/۰۹	تعمیرات	مدرسه	
۱۰	۱۳۸۵/۰۱/۱۰	تعمیرات	مدرسه	
۱۱	۱۳۸۵/۰۱/۱۱	تعمیرات	مدرسه	
۱۲	۱۳۸۵/۰۱/۱۲	تعمیرات	مدرسه	
۱۳	۱۳۸۵/۰۱/۱۳	تعمیرات	مدرسه	
۱۴	۱۳۸۵/۰۱/۱۴	تعمیرات	مدرسه	
۱۵	۱۳۸۵/۰۱/۱۵	تعمیرات	مدرسه	
۱۶	۱۳۸۵/۰۱/۱۶	تعمیرات	مدرسه	
۱۷	۱۳۸۵/۰۱/۱۷	تعمیرات	مدرسه	
۱۸	۱۳۸۵/۰۱/۱۸	تعمیرات	مدرسه	
۱۹	۱۳۸۵/۰۱/۱۹	تعمیرات	مدرسه	
۲۰	۱۳۸۵/۰۱/۲۰	تعمیرات	مدرسه	
۲۱	۱۳۸۵/۰۱/۲۱	تعمیرات	مدرسه	
۲۲	۱۳۸۵/۰۱/۲۲	تعمیرات	مدرسه	
۲۳	۱۳۸۵/۰۱/۲۳	تعمیرات	مدرسه	
۲۴	۱۳۸۵/۰۱/۲۴	تعمیرات	مدرسه	
۲۵	۱۳۸۵/۰۱/۲۵	تعمیرات	مدرسه	
۲۶	۱۳۸۵/۰۱/۲۶	تعمیرات	مدرسه	
۲۷	۱۳۸۵/۰۱/۲۷	تعمیرات	مدرسه	
۲۸	۱۳۸۵/۰۱/۲۸	تعمیرات	مدرسه	
۲۹	۱۳۸۵/۰۱/۲۹	تعمیرات	مدرسه	
۳۰	۱۳۸۵/۰۱/۳۰	تعمیرات	مدرسه	
۳۱	۱۳۸۵/۰۱/۳۱	تعمیرات	مدرسه	
۳۲	۱۳۸۵/۰۱/۳۲	تعمیرات	مدرسه	
۳۳	۱۳۸۵/۰۱/۳۳	تعمیرات	مدرسه	
۳۴	۱۳۸۵/۰۱/۳۴	تعمیرات	مدرسه	
۳۵	۱۳۸۵/۰۱/۳۵	تعمیرات	مدرسه	
۳۶	۱۳۸۵/۰۱/۳۶	تعمیرات	مدرسه	
۳۷	۱۳۸۵/۰۱/۳۷	تعمیرات	مدرسه	
۳۸	۱۳۸۵/۰۱/۳۸	تعمیرات	مدرسه	
۳۹	۱۳۸۵/۰۱/۳۹	تعمیرات	مدرسه	
۴۰	۱۳۸۵/۰۱/۴۰	تعمیرات	مدرسه	
۴۱	۱۳۸۵/۰۱/۴۱	تعمیرات	مدرسه	
۴۲	۱۳۸۵/۰۱/۴۲	تعمیرات	مدرسه	
۴۳	۱۳۸۵/۰۱/۴۳	تعمیرات	مدرسه	
۴۴	۱۳۸۵/۰۱/۴۴	تعمیرات	مدرسه	
۴۵	۱۳۸۵/۰۱/۴۵	تعمیرات	مدرسه	
۴۶	۱۳۸۵/۰۱/۴۶	تعمیرات	مدرسه	
۴۷	۱۳۸۵/۰۱/۴۷	تعمیرات	مدرسه	
۴۸	۱۳۸۵/۰۱/۴۸	تعمیرات	مدرسه	
۴۹	۱۳۸۵/۰۱/۴۹	تعمیرات	مدرسه	
۵۰	۱۳۸۵/۰۱/۵۰	تعمیرات	مدرسه	
۵۱	۱۳۸۵/۰۱/۵۱	تعمیرات	مدرسه	
۵۲	۱۳۸۵/۰۱/۵۲	تعمیرات	مدرسه	
۵۳	۱۳۸۵/۰۱/۵۳	تعمیرات	مدرسه	
۵۴	۱۳۸۵/۰۱/۵۴	تعمیرات	مدرسه	
۵۵	۱۳۸۵/۰۱/۵۵	تعمیرات	مدرسه	
۵۶	۱۳۸۵/۰۱/۵۶	تعمیرات	مدرسه	
۵۷	۱۳۸۵/۰۱/۵۷	تعمیرات	مدرسه	
۵۸	۱۳۸۵/۰۱/۵۸	تعمیرات	مدرسه	
۵۹	۱۳۸۵/۰۱/۵۹	تعمیرات	مدرسه	
۶۰	۱۳۸۵/۰۱/۶۰	تعمیرات	مدرسه	
۶۱	۱۳۸۵/۰۱/۶۱	تعمیرات	مدرسه	
۶۲	۱۳۸۵/۰۱/۶۲	تعمیرات	مدرسه	
۶۳	۱۳۸۵/۰۱/			

	الأساطورية	الدخيلة	دمياط	(جدة) (حرب)	السويس	القرياش	الأديبة	الاسكندرية	سقاجيا	عصر الوان	فلسون	الكشيش
--	------------	---------	-------	-------------	--------	---------	---------	------------	--------	-----------	-------	--------

5	1	1	15	37	0	26	14	27	2	47	146	0	0	مبالغ عامة
0	0	2	3	0	0	2	1	2	0	2	18	0	0	ب.ب. محال
0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	3	26	0	0	ب.ب. مسائل

3	0	0	1	0	0	3	0	0	78	81	85	0	0	الت
24	0	0	62	16	0	4	7	0	0	21	0	0	0	التي وسياحة
0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	333	3	0	0	

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات سنائية الإسكانية والدخيلة حتى 06-30

100 90 80 70 60 50 40 30 20 10 0

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مبدئية الإسكندرية والدخلة حتى 2006-06-30

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية  
خلال سنة 2007

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مسطحة الإسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

بيان بعدد الحاويات المتداولة بمواني الجمهورية  
خلال يونيو 2007

مردود	مردود		مردود		مردود		مردود
	مردود	مردود	مردود	مردود	مردود	مردود	
3215	343	150	212	8873	3779	5958	مردود
60724	35000	23792	29400	22234	14053	8171	مردود
118647	165254	45884	57790	5571	5343	2288	مردود
3	0	0	0	3	0	0	مردود
1388	8	8	8	1530	425	285	مردود
247354	163284	74409	874128	391180	234161	16894	مردود

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات معناني الإسكندرية والدخيلة حتى 2008-06-30

أرض النفل

لجاء النقل البحري

معلومات النقل البحري المصري

٤ شارع البطالية - الاسكندرية

مصدر بيانات شهنة ميزان الاستمارة إدارة الإحصاء بهيئة القضاء



# In Infrastructure

The responsibility of the operating company can then be covered by shareholder guarantees or a bond system.

In any case, the concessionaire should have the resources to manage this endogenous operating risk, and it is therefore logical that it be allocated to the concessionaire in full.

#### Procurement risks

Procurement risks arise due to the potential non-availability of critical goods and services and unforeseen increases in the cost of external resources necessary for the project. This is significant for port projects since they often depend on public monopolies to supply critical services, for example for the supply of water and electricity.

Two approaches can help the operator to reduce or eliminate this risk. The operator can choose to produce the critical resource himself. For example, the installation of a dedicated generator in a refrigerated container park or refrigerated warehouse makes it possible to reduce the cost of the resource in some cases and limit the risk of power cuts

(which, in addition to simple interruption of the service, can cause damage to the merchandise). This solution often requires specific authorization from the local authorities. Furthermore, providing such goods and services oneself may not always be possible, or financially feasible for the operator.

Alternatively, the operator can sign a long-term purchase contract with the producer of the resource. This makes it possible to set the purchase cost using a pre-determined price escalation formula, and to limit the risk of a unilateral price adjustments or restrictions on supply. Further, the contract may include a clause to indemnify of the operator against losses incurred in the event of interrupted supply of a critical resource. This is referred to as a "put or pay" contract.

The concessionaire may require the assistance of the concessioning authority or the government to be able to conclude a "put or pay" contract with the public monopolies concerned. This usually can be justified in cases where the project has a substantial public service dimension.

Where the procurement of imported supplies is concerned, the procurement risk can stem from customs-related problems; thus, it becomes a component of the country risk. In such cases, the concessioning authority may reasonably bear a portion of the risk.

#### Financial risks

The operator bears all risks associated with raising the shareholders' equity or obtaining loans required for funding the project. Likewise, he carries all risks associated with formation of the project company (the Special Purpose Company or SPC). Contractual documents define the relationships among the various private players involved in the project (e.g., the shareholders' pact and loan agreement). Apart from raising the initial tranche of shareholders' equity and loans, the establishment of standby credit loans should also be considered, as this makes possible to fund any excess costs with which the project company may be confronted.

Likewise, the interest rate fluctuation risk is carried exclusively by the operator. This risk arises when loans used to fund the project are based on floating rates (e.g., Euribor plus margin). An increase in the reference rate consequently increases the amount of interest to be paid, and hence the project costs. This risk can be hedged by means of appropriate financial instruments (e.g., rate caps, ceilings on variable rate, rate swaps).

Where projects are built or operated with the aid of subsidies, there is the risk that the government will fail to make good on its subsidy payments. This risk is relatively small where investment subsidies are concerned, as the construction phase covers a relatively short period. However, international agreements (e.g., the Marrakech Accords) or the dictates of internal law can still intervene to prevent the payment of subsidies.

#### Social risk.

The social risk arises when operators may have to restructure its workforce and bear the cost of severance payments, retraining, etc. The risks of general strikes or civil disturbances in the host country are frequently classified as cases of force majeure (see country risk), which means that they are often only partially covered by

the protections afforded in the contract. Additional insurance can be obtained to cover residual social risks.

#### Commercial or Traffic Risk

Commercial risks arise from potential shortfalls in projected traffic and from pricing constraints. Traffic and pricing risks are significant in port reform projects due to the high degree of uncertainty associated with medium- or long-term projections of port activity. These risks are affected by the operator's pricing decisions and by any price regulation imposed by government.

The nature of the partnership between the operator and the Port Authority leads, in practically every case, to sharing of traffic risk, both in terms of responsibility and consequences. The terms of the concession agreement effectively allocate these risks between the two parties. However, even though they are partners in port reform, there is a natural tension between the Port Authority as a custodian of the public interest and the operator as a profit maximizing business.

#### (c) Regulatory Risks

This relationship between the concessionaire and the Port Authority or other government agencies is important in defining the "rules of the game" for the concessionaire and, hence, his risks.

The concessionaire generally desires to limit the scope of the "vertical partnerships" with the Port Authority, taking the view that his activity should be regulated predominantly by market conditions. Consequently, he seeks greater freedom of action in the management of his project to be in the strongest possible position to manage his risks.

The concessioning authority is concerned with protecting the user, safeguarding the general interest, and avoiding abuse of dominant market positions. The concessioning authority, consequently, seeks to restrict the operator's freedom of action through technical or economic regulatory measures.

The search for a fair balance between regulation imposed by the concessioning authority and the discipline imposed by the market is complex and effectively determines how the commercial risk will be shared (see Module 6 for a detailed discussion economic regulation).

Regulation invariably generates costs. These include costs for the concessioning authority in the form of additional compensation it may have to pay to the concessionaire plus the direct costs of enforcing the regulations through inspections and other measures. Regulation also generates costs for the concessionaire, which bears greater risks and has less freedom of action than it would in the absence of regulation. Thus, he will expect this higher risk level to be rewarded.

The costs or regulation are ultimately borne by the port users or by the taxpayer. Government regulation, therefore, should be kept to the minimum necessary to correct market imperfections and protect the public interest.

The nature and extent of government regulation in connection with port reform are many and varied. Ideally, the concessionaire and the Port Authority or other regulating entity can arrive at a situation acceptable to both parties by adjusting regulation and the guarantees and compensation allowed to achieve equitable sharing of risks. Because situations affecting port reform vary so widely, there is no single set of rules applicable under all circumstances. Instead, this section describes the different regulatory tools available to the Port Authority and identifies how each might affect the distribution of risk.

Regulatory tools. Regulation often takes the form of specifications and performance standards included in the concession contract itself. These might be set by the concessioning authority in detail prior to the initiation of the selection procedure. Or, they might be defined only in broad terms, with the bidders required to provide details in their proposals (e.g., maximum price levels, fee, expected amount of subsidy to be received). In this latter, these elements serve as a means for comparing the submitted bids and then become the performance standards to be applied to the winning bidder. Regulation by the concessioning authority can be classified as either technical or economic.

To Be Continued



## Public-Private-Partnership Projects

**(b) Project Risks**

Project risks are those risks associated with the investment in and operation of the resources required for implementation of the project by the operator as set out in the contract between the Concessionaire and the Concessing Authority. The majority of these risks are carried by the Concessionaire, who consequently manages and assumes their consequences. Project risks include:

- Construction risks;
- Operating risks;
- Financial risks; and
- Hand-over risks;
- Procurement risks;
- Social risks.

**Construction risks.**

Risks associated with the construction of the project involve unforeseen cost increases or delays in completion. A construction delay also translates into increased costs, principally for the operator, in one of several forms:

- Penalties the operator may have to pay to the concessioning authority or its customers under its contractual commitments;
- Delays in start-up of the operational phase of the project, causing a loss of earnings; and

- Increased interim interest charges (interest due during the construction phase, most often capitalized).

In turn, the principal causes of excess costs or delays are:

- Design errors leading to the underestimation of the cost of equipment or work, or the time required to complete the job;
- Inadequate assessment of local conditions (terrain in particular), which can necessitate modification of the original technical solution; and
- Poor management of the job site, poor co-ordination of the parties involved or the bankruptcy of a supplier or sub-contractor.

These project design and management tasks are under the control of the operator, which justifies the risks associated with them being carried by that party. It is desirable, therefore, for the operator to be associated with the project from the design phase so that he can help shape the project for which he will be responsible. The operator can then conclude a "design and build" type contract with the construction company. If not involved from the outset, the operator must analyze and accept imposed specifications (e.g. basis of design), proposing alternative solutions or refusing certain aspects that he considers unacceptable, but may ultimately have to accept a less than optimal design (for which he will bear the consequences).

Increased costs or delays caused by the government or concessioning authority are considered as country risks (e.g., political, restraint of prices or legal risks) rather than project risks. In particular, this is the case when the functional definition of the project is modified or when, subsequent to signature of the contract, constraints are introduced concerning the choice of technical solutions.

Hedging of excess cost increases and completion delay risks by the operator is generally undertaken simultaneously. A common method of managing these risks is to transfer them to the construction company or equipment supplier. This is effected in a couple of ways. Where the project includes a major construction phase, the financial package generally requires the inclusion of the primary construction company among the project sponsors. The construction risk (and design risk where applicable) is then allocated to the shareholding construction company, enabling the nonconstruction company shareholders to avoid bearing a risk over which they have little or no control. Transfer of the risk to the shareholding construction company is achieved via the construction contract or the design and build contract. From the operator's perspective, then, the objective is to bind the construction company in a lump sum design and build turnkey contract that incorporates a performance guarantee and appropriate penalty clauses. This makes it possible to convert the construction risk of the

project promoter into a credit risk for the construction company. Careful selection of a technically competent and financially sound construction company makes it possible to reduce both construction and credit risks because of the assumed capacity of the construction company to honor its contractual, technical and financial commitments.

It should also be noted that the sponsors of the project (future shareholders) and lenders to the project do not always carry the construction risk in the same way. The lenders will often call on the sponsors for a credit guarantee covering the construction phase, since the lender is protected by limited recourse for the operating period.

Hand-over risks. Hand-over risks arise when the operator takes over the management of existing infrastructure and facilities, undertakes operation and maintenance, and in some cases first has to undertake rehabilitation work. The general rule is that the operator takes over the existing facilities at his own risk and peril. The operator is authorized to carry out prior inspection of the facilities, to assess their condition and estimate the rehabilitation and maintenance costs to which he will be exposed.

Even with the ability to inspect facilities, it is desirable to include a clause in the concession contract to safeguard the concessionaire against recourse relating to events and conditions existing prior to the contract, thereby exempting the operator from resulting liabilities.

**Operating risks**

The concessionaire operates the facilities necessary to meet his contractual obligations at his cost, risk and peril. Consequently, operating risk is allocated entirely to the operator.

Operating risk principally comprises:

- Non-performance risk, which can lead to payment of penalties to the concessioning authority and adversely affect commercial operations (e.g., cause traffic levels to fall below expectations) and result in financial losses;

- Risk of operating cost overruns stemming from underestimating operating costs in the bid proposal (e.g., omitting a cost category or making a defective calculation) or inefficient management of the project by the operator; and

- Risk of loss of revenue not associated with a drop in traffic level; e.g., as a result of the non-collection of revenue, fraud or theft in a case where the operator has not complied with the procedures demanded by the insurers, and claims by customers or frontage residents.

Non-performance risks can be minimized by selecting an operator with recognized experience in port and terminal management.

Cost overrun and loss of revenue risks can be transferred to the operator through use of a fixed-price contract between the master concessionaire and operator (which may provide for escalation by application of an indexing formula), with the possible inclusion of a variable component designed to reward better-than-expected commercial performance. Concessionaires and Port Authorities should avoid cost-plus-fee type contracts with operators, since they do not transfer any of risks.

Like the project construction company, the operator may become one of the project sponsors. This then makes it possible to associate the operator at the outset with the definition of the operating system and its cost, thus making the operator fully responsible for the aspects of the project for which he will subsequently carry the risks.

Such measures, however, do not eliminate the operating risk completely. The responsibility of the operator is necessarily capped. Furthermore, this approach in fact converts the operating risk into a credit risk for the operating company. The latter generally has limited initial capital, which will not exceed its working capital requirement, as it has no investment expenses.

## تحويل خط الغاز العربي

تم الاتفاق بين كل من مصر وسوريا والأردن على تحويل خط الغاز العربي إلى شبكة عربية لنقل الغاز وبيعها بالمشيئة الأوروبية ، بجانب دراسة إمكان الاستفادة من دول أخرى منتجة للغاز للصحح عبر هذه الشبكة لزيادة العائد الاقتصادي للدول المشاركة . وقد صرح المهندس سامح فيفي وزير البترول بأنه تم الاتفاق على تشكيل مجموعة عمل مشتركة لدراسة إستخدام هذه الشبكة في صورة عكسية للتبادل بين الدول المشاركة بما يسمح بزيادة في التصدير للغاز واستيراده بين الدول المشاركة .



## الطريق المزروع القريبي

يفتح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء الجارى المرحلتين الأولى والثانية من الطريق المزروع القريبي الذى يبدأ من محافظة الجيزة حتى محافظة إسيوط بطول 270 كيلو مترا ، ويتم افتتاح المرحلة الأخيرة التى تبلغ 90 كيلو متراً فى ديسمبر القادم .



## الهيئة العامة للنقل النهري

### الجهة المسئولة عن تطوير النقل النهري

- رفع كفاءة الأطقم الملاحية من خلال التدريب اللازم للحصول على التراخيص الملاحية .  
**رابعا، البنية التشريعية:**  
- إصدار التشريعات اللازمة لتشجيع الإستثمار فى النقل النهري فى مجال الواتى النهري وبناء الوحدات النهرية والصناعات المكملة لضمان تقديم كافة التسهيلات للإستثمار والمستثمرين .  
هذا ويوجد لدى الهيئة العديد من الدراسات الفنية والإقتصادية فى مجال تطوير النقل النهري .  
والهيئة تصعد طرح موانع تصالح للإستخدام كمواتى نهرية لنقل البضائع والمواتى وهى :  
- ميناء النهضة - إمتداد ميناء النهضة - ميناء التين - ميناء قنا - ميناء أسوان  
الطرحا على المستثمرين وذلك لإستخدامها كميناء الشحن والتفريغ - نظير مقابل يتلقى عليه أن يلزم المستثمرين بإنشاء وتجهيز الميناء بالمعدات والمعدات والأثاث وبساحات التخزين اللازمة - كذلك يمكن للمستثمرين الإستثمار فى مجال إنشاء الوحدات النهرية وإنشاء الصناعات المكملة لها والورش الخاصة بها .

\*\*\*

أكد السيد المهندس كرم أبو الخير رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهري فى الجهة المسئولة عن تطوير النقل النهري لزيادة مساهمته فى منطقة النقل بما يقدم تنمية الإقتصاد المستوي على أسس فنية واقتصادية سليمة .  
وفى سبيل ذلك أعدت الهيئة خطة لتطوير تركزت على أربعة محاور :  
**أولاً، البنية الأساسية وتشمل:**  
- تطوير الطرق الملاحية من أعمال التطهيرات اللازمة وأعمال تكمية وحماية الجسور وتركيب المعدات اللازمة من أبراج وشمسوات عامة وكشافات إنارة .  
- إنشاء الأكويس الملاحية والكبارى المتحركة .  
- ربط الموانى النهرية والطرق الملاحية بالموانى البحرية .  
- توفير المواتى النهرية للمجهزة لإستقبال وشاول البضائع والمواتى .  
**ثانياً، البنية التشغيلية وتشمل:**  
- توفير وتطوير وتحديث وحدات نقل البضائع .  
- إستكمال نظام المواصلات بالنقل النهري .  
**ثالثاً، البنية التدريبية وتشمل:**  
- تطوير التدريب بالمعهد الإقليمى للنقل النهري التابع للهيئة بما يتناسب مع مستجدات العصر .

## مراجعة الحجوزات

صرح مازن مسكر مدير عام العائد والتسعين بمصر للطيران بأنه تقرر تطبيق مراجعة الحجز على طائرات مصر للطيران أياً بما فيها الوقت النهائي المخصص لاصدار التكررة بعد حجزها ويقع قيمتها طبقاً للشرائح السعوية المحددة على الطائرة الواحدة بدون تدخل العنصر البشرى ، وبذا أصبحت كل خطوات إصدار التكررة تطبق بشكل الى ، كما أنه أصبح متاحاً للعميل القيام باختيار مقعدة الذى يريده ، هذا وقد شهدت نسب الإحتلاء على طائرات مصر للطيران نمواً متزايداً بين 96% و 10% منذ نوفمبر الماضى وحتى أغسطس 2007.

## أخبار من فوق السحاب



## طائرات جديدة بالتمويل الذاتى

تم التعاقد على صفقة جديدة من طائرات البوينج المعلقة طراز 777 حوتة 360 راكب بعيدة المدى ، وقد صرح الطيار شريف جابر رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأن التعاقد شمل 6 طائرات بقيمة 2 مليار دولار عن طريق الإيجار التملكى بغرض الشراء ، ومن المتوقع وصول الطائرات إختياراً من نهاية 2009 وحتى 2010 ليتم تشغيلها على الشرق الأقصى والولايات المتحدة الأمريكية ، ويتم تمويل هذه الصفقة لأول مرة عن طريق التمويل الذاتى بعد ما نجحت الشركة القابضة لمصر للطيران فى زيادة الربحية فى ميزانية 2006/ 2007 لتصل إلى 65 مليون عن الميزانية من خلال التشغيل الأمثل للطائرات .

## حركة الركاب فاقت العالمية

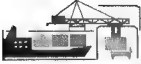
وصلت معدلات النمو فى حركة الركاب بمطار القاهرة العام الماضى إلى 65.6% ، وقد صرح النقيب العالمية المتعارف عليها واتى تصل إلى 63.5% ، وقد صرح اللواء فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة بأن حجم الركاب وصل إلى 10.8 ملايين راكب ، ويؤيد هذا الرقم عن الطاقة الإستيعابية المحددة للمطار بحوالى مليون راكب ، ولذا فقد تم تشكيل لجنة برئاسة فتح الله تضم ممثلين من العمليات والمهندسة والقطاع التجارى مع الخبراء الألمان بمطار القاهرة لتنفيذ الاستراتيجية الجديدة للإستغلال الأمثل لميناء المطار .

## نظام أماديوس لإجراءات السفر

أطلقت أماديوس للزيارات أوقات عالمياً للطلول التقنية فى قطاع السياحة والسفر أحدث إصدار من نظام أماديوس لإدارة إجراءات السفر الإلكترونية ، ويتضمن الإصدار الجديد بمرورته التى تلبي الإحتياجات الفورية للمسافرين ، تسهل لهم حجز الرحلات والوصول إلى مجموعة كبيرة من الخدمات منها ما يتعلق بالمطاعم وخدمات السيارات .

## مميزات جديدة لطيران الإمارات

تشهد حركة السفر إلى دبي نمواً ملحوظاً بعدما أعلنت شركة طيران الإمارات عن تقديم مميزات جديدة للمسافرين المصروفين على طائراتها خاصة ركاب الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال ، وقد أشار خالد الركن المدير الإقليمى لطيران الإمارات فى مصر إلى ترفير الشركة إقامة مجانية فى أحد فنادق دبي مصدورة برصيد مالى أو رحلات ترفيهية للمسافرين .



وزارة الاستثمار  
الشركة القابضة للتجارة البحرية والبحري  
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

# مستودع البضائع

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

## الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القناري - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وبالقرب من الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

## نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (الترينيتك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومناسبة.

نرحب بتهنئتنا لمقر المستودع للعرض على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي - شارع البشرى - القناري - الإسكندرية - تليفون: ٣/٤٤٥١١١٥

لديهم من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلفون: ٥٤٥٦٦ A.C.H. UN : ٣/٤٤٦١٧٦٤

Website: alexcont.com  
E-mail: alexcont@alexcont.com



المهندس / محمد عزت درغام

# شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس

بناء وإصلاح سفن - سقاولون مشروعات بحرية وبوية وخدشات بحرية بترولية



السيد الفريق/ أحمد على فاضل

## نبذة عن الشركة بعد للقطاع العام :-

- \* أنشأت الشركة عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها لايزيد عن 1500 عامل وفنى
- \* تمتلك الشركة عدد / 2 ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الاسماعيلية بالقزق الميكانيكى حمولة وزن 1500 طن وتقوم بإجراء المعمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها .
- \* شركة التمساح من الشركات المتخصصة وإرائده فى مجال بناء وإصلاح السفن والمشروعات البحرية والبرية وتشغيل وصيانة جميع أنواع السفن والخدمات البحرية .
- \* حصلت الشركة على العديد من الشهادات للمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات الـ IMCA الخاصة بأعمال الغطس HSE, ISM, ISO 9001-2000 وجرى الحصول على شهادة 99-1801 OHSAS الخاصة بمتطلبات المواصفة القياسية للسلامة والصحة المهنية .

## نشاط الشركة :-

- 1 - **بناء وإصلاح السفن والأنشآت البحرية والحديدية :-**
  - \* الوحدات البحرية ( القاطرات البحرية وللنشآت الساحلية ولنشات الارشاد ولنشات الرباط والكراكات والاوناش العائمة ) .
  - \* الانشآت البحرية والأرشادات الملاحية ( المنصات البحرية للبتروىل وشحن البترول وشحن البترول وشحن البترول والاضافة والأرشاد والفنارات ) .
  - \* الأعمال الحديدية ( تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال وروافع السفن والجمالونات .
  - \* إصلاح وصيانة السفن ( برقع الوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لأجراء المعمرات والإصلاحات والصيانة ) .

## 2 - العمليات البحرية والبرية :-

تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح ( المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والغاز والأرصيف البحرية وشحن البترول والاضافة والأرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع الحديدية الغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر 52 بوصة وتطعيم الوحدات البحرية وتنفيذ أعمال الغوص والصيانة والفحص والتركيبات لجميع المنشآت البحرية تحت المياه وبواسطة أطقم الغوص للمدربة والحاصلة على الشهادات الدولية وإنشاء المراسى البحرية لتصدير واستيراد الامونيا والاثيلين وزيت النخيل والبرولين .

## 3 - خدمات البترول والغاز البحرية :-

تمتلك الشركة عدد (19) وحدة بحرية ( ورش عائمة -سفن خدمة وسفن صيانة بحرية وسفن متعددة الأغراض وقاطرات وكراكات ولنشات رباط ولنشات خدمة ولنشات إرشاد وبننونات وسفن غطس ) وتقوم بإدارتها وتشغيلها وصيانتها وحاصلة على شهادة ISM وتعمل مع شركات البترول والغاز بمناطق البحر الأحمر وخليج السويس والبحر الأبيض .

## إنجازات الشركة :-

- تم تأسيس شركة إيكو لخدمات التكرير ` شركة ذات مسئولية محدودة ` للعمل بنظام المناطق الحرة مشاركة بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة نيتش لريجينج فى فى الهولندية وأسندت إليها عقد صيانة الجرى الملاحي وميناء تصدير الغاز للشركة المصرية لتسييل الغاز بانكو لمدة ثمانى سنوات .

- تم موافقة السيد الفريق رئيس الهيئة على تأسيس نشاط مشترك بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة القناة للرياح وأنوار السفن لشراء سفينة خدمة وصيانة حقول البترول والغاز البحري وستقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينة والتي وجارى شراؤها .
- تقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينة TMS-1 المملوكة بالمناصفة مع شركة SEABULK الامريكى وتعمل حاليا بشركة بترويل منذ 27 عاما .
- تقوم الشركة بتنفيذ أعمال تتجاوز 50 مليون جنيه فى مجال الخدمات البحرية لشركات البترول والغاز مثل شركة بترول خليج السويس (جايكو) - شركة بترول بلاعيم (بترويل) - شركة السويس للزيت (سوكو) - شركة أماينكو (الامل) - شركة بترول الصحراء الغربية (ويكو) - شركة الشرقية للزيت (زيتكو) وشركة أبو قير للاسمدة والصناعات الكيماوية عن طريق تجدير الورش العامة وسفن الخدمة والصيانة البحرية وإنشاء رباط الناقلات وتنفيذ أعمال الفوس والصيانة تحت مائية للمنشآت البحرية المخططة وأعمال التركيب .
- قامت الشركة بتركيب وصيانة مرسى شركة الناساجون البتروكيماويات بمنطقة السفينة لاستقبال ناقلات البرولين
- جارى تنفيذ أعمال إصلاح خط الشحن الخاص بميناء سيدى كير لصالح شركة " سوميد " بعد أن فازت الشركة بمناقصة عالية لتنفيذ أعمال الإصلاح بقيمة 4 مليون دولار .
- تم التعاقد مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة المساعدات الملاحية والعائمات بخليج القبة والسويس .
- تم أنتشال الكراك " الخطاب " بالتعاون مع إدارة الانتقال بهيئة قناة السويس .
- نجحت الشركة فى التعاقد مع القوة متعددة الجنسيات لرفع واصلاح سفنها على قرقى الشركة فى الاسماعيلية بدلا من الذهاب الى ميناء حيفا الاسرائيلى .
- تم بناء وتوريد عدد/2 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن بالاضافة الى لنش ارشاد فى العام الحالى 2007 لصالح هيئة ميناء دمياط وقد حلت القاطرات قوة الشد والسرعة المطلوبه
- جارى بناء عدد/1 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء بورسعيد .
- جارى تصنيع بلم (PLEM) لشمندورة الرياح والتقنية A-
- 5 بقطاع سيدى كير لصالح شركة سوميد وستقوم الشركة بأعمال التركيب بقاع البحر .
- جارى عمل اصلاحات لسفن شركة ماريديف وشركة خدمات البترول البحرية PMS وشركة مصر للبترول وهيئة ميناء دمياط وسفن ووحدات هيئة قناة السويس بجميع أنواعها .
- جارى صيانة شمندورات الشحن والتفريغ لميناء السفينة وميناء سيدى كير الخاص بشركة سوميد بترسانتى الشركة بالاسماعيلية وابو قير .
- توريد وتركيب المرحلة الثانية من خطوط المياه الرئيسية داخل مدينة بورسعيد قطر 1200 سم
- تطوير محطتى تنقية مياه ( باماج بورسعيد - باماج السويس)

## إعلان شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس  
1 شارع الورشة الإسماعيلية

البريد الإلكتروني:

procurementtmsah@tmsahshipbuildingoffshore.com

### تعلن الشركة عن

رغبتها فى شراء سفينة خدمة وصيانة بحرية لحقول  
البترول والغاز (متعددة الأغراض)  
بحالة جيدة (سنة البناء 1998 وي بعدها)  
قدرة 6000 - 7000 حصان

وقد تم تصديق يوم 2007/9/3 آخر موعد لقبول العطاءات ويمكن  
الحصول على كراسة الشروط والباصفات من مقر الشركة عالية  
بدون مقابل ويمكن أيضا الحصول عليها بالبريد الإلكتروني.

### Announcement

Timsah Shipbuilding Co.  
Subsidiary of Suez Canal Authority  
1El Warsha St. Ismailia - Egypt

#### E-mail:

procurementtmsah@tmsahshipbuildingoffshore.com  
T.S.C desires to purchase one maintenance / multi purpose  
Vessel for offshore Services for Oil and Gas fields with good  
conditions (Built in/or after 1998), of power 6000 - 7000 H.P  
Tender due date 3/9/2007 Tender documents available for col-  
lection from the above address free charge  
Also can asked E-mail



**MINISTRY OF INFRASTRUCTURE  
HOLDING COMPANY FOR MARITIME  
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

**CONTAINER HANDLING ACTIVITY**

- **Terminal area:** 435000m<sup>2</sup>
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
7 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m<sup>2</sup>
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m<sup>2</sup>

**CARGO HANDLING ACTIVITY**

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

**WEB:** [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) **E-MAIL:** [info@pscchc.com](mailto:info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

**PORT SAID  
CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY**





## شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تواصل مسيرة الانجازات

عزفت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع سيمفونية رائعة تناغمت أوتارها لربط الخبرة والإدارة مع الإدارة لتحقيق حجم تداول تخطى التوقعات رغم كل الصعاب التي تواجهها ودعمها مسيرة عطاء لا تعرف اليأس لرفع أسم مصر وأسم الشركة في صاف أهم محطات العالم تترقى من المركز الثمانين عام 2005 إلى الستين عام 2006 ضمن ترتيب محطات الحاويات العالمية.

وكما عرفت وحرر عنها في كثير من المجالات والصفحات المتخصصة بأسم (الصيفر العملاقة) لصفر حجم الساحات وتعاضم حجم التداول سنه تلو الأخرى.

وأواكبة التطور الجارى في مجال المعدات للحفظ على معدلات الأداء والمتابعة فقد انتهجت الشركة سياسة الأمداد والتجهيز لمعدات تداول الحاويات وفى يوليو الحالى تم إمداد أسطول المعدات بخمسة جرارات موانئ بالقطرية بكلفة إستثمارية تقدر 3921000 جنيه لتصبح قوة الجرارات بالحطة 52 جرار موانئ.

وتقليص زمن دوران الحاوية داخل الحطة والمعدات والمظاظ على معدلات الأداء المتصبة فقد تعاقدت الشركة على توريد عدد 2 بنش رصيف عملاق فى أحدث طراز عالمى Super Posit Panamax عدد 2 بنش ساحة عملاق (ترانسستين) بكلفة إستثمارية 92 مليون جنيه سيتم تشغيلها فى أبريل 2008.

ليصبح إجمالى عدد أوناش الرصيف العملاقة تسعة أوناش رصيف عملاق وعدد عشرة أوناش ساحة حلاق.

ويعد حجم الأرصعة والسحاب بالأوناش والمعدات لخدمة تداول الحاويات قامت إدارة الشركة باتخاذ دراسة دعم الحطة بنظام G.P.S (المتبع من طريق الأقمار الصناعيه) لتتبع وتحديد أماكن الحاويات بكل دقة وإلى من شأنه تقليص زمن دوران الحاوية أيضا وسيتم تطبيق هذا النظام فى النصف الثانى من العام الحالى.

مما لاشك فيه أنه ستتاح للحطة إستيعاب تداول حجم أكبر إزاء البده فى تنفيذ مشروع تطوير الحطة حيث تبتت إدارة الشركة فى يناير 2004 بتعاظم حجم تداول الحاويات بمحطة حاويات الشركة وتعاظمها تخطينة للطاقه القصوى النظرية المخططة لها.

إذا فقد قامت بإجراء دراسة لتطوير محطة حاويات الشركة لتتضمن فى إمتداد رصيف الحطة بطول 675م، وعرض 16م حتى يتسنى لها إستقبال سفن الجيل الثامن.

مرت هذه الدراسة بعوامل متعددة من الدراسات المشتركة مع هيئة قناة السويس ثم الشركة التابعة لنقل البحرى والبرى ثم وزارة الإستثمار وتبعت موافقة السيد/وزير الإستثمار فى 10/4/2005 وتم إخطار وزارة النقل للتنسيق بين الشركة وهيئة ميناء بورسعيد بشأن وضع اسلوب تنفيذ المشروع.

بتاريخ 2005/7/25 تمت موافقة السيد/وزير النقل على مشروع تطوير محطة حاويات الشركة خلال حضور سيادته إعتقاد جلسة الجمعية العامة للشركة القابضة لنقل البحرى والبرى بذات التاريخ وأعاد سيادته أنه سيتم موافاته بأسلوب التنفيذ خلال شهر من تأريخه حتى يتسنى له إصدار القرار فى هذا الصدد

تجسد موقف مشروع التطوير خلال الفترة من 2005/7/25 وحتى تولى السيد اللواء/بحرى/شربين حسن رئاسة هيئة ميناء بورسعيد حيث قام بتشديد إجراءات التنسيق مع كل من هيئة قناة السويس وإدارة الشركة والذي أقره دستور موافقة السيد/وزير النقل على تنفيذ مشروع تطوير محطة حاويات الشركة من خلال إمتداد الرصيف بطول 400م وعرض 16م على أن تخصص 275 الباقية لنشاط البضائع العامة والتي سننتولى هيئة ميناء بورسعيد طرحها وتسويقها

قامت وزارة النقل بمرافعة وزارة الإستثمار بهذه المذكرة كذا بصورة من مقترح عند الإمتياز بين الهيئة والشركة والذي حول بدوره إلى الشركة القابضة لنقل البحرى والبرى للدراسة.

بترقب المداومين بالشركة بلغة بالغه دستور قرار تنفيذ مشروع تطوير محطة لا يسميه على التيقن عن مردوده الإقتصادى للبلد وعائدته الذى عليهم وضعه

البلد بالاعتماد على خطة جارية فى الاستثمارات

لقد حققت محطة حاويات الشركة حجم تداول لم يحدث من قبل دولياً فى ظل محدودية المساحات لتخزين البضائع.

ونظراً لحدوث نمو عام 2000 لتخطى الطاقة القصوى النظرية المخططة لها التي قدرت بـ 800 ألف حاوية مكافئة فبدأت تخطى الطاقة القصوى عام 2004/2003 حيث حققت الشركة حجم تداول قدره 821536 حاوية مكافئة وتوافد الإنجازات حيث حققت العام الحالى 2007/2006 حجم تداول قدره 1028023 حاوية مكافئة.

ولا تقلق مشروعات العاملين وأحلامهم عند تحقيق الـ 1000 مليون فقط بل نأمل ونجاهد ونكافح من أجل أن يخطى حجم تداول العام الحالى.

وكان آخر جولة تسويقية للسيد اللواء/محمد جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب فى الخارج نتاج مشروعه وكان رد الفعل قوى من الجانب الأجنبى ترحيباً وأشادة بكفاءة التميز فى الخطوط الملاحة المتعاقد من الشركة والتي تقوم بدراسة إضفاء خدمات جديدة لها محطة حاويات الشركة.

وأثمرت الجهود التسويقية لإدارة الشركة مع ركائس الخطوط الملاحة بالخارج عن جانب خدمة جديدة لتداء محطة حاويات الشركة إعتباراً من أكتوبر القادم

وكان تعامل الشركة مع عملائها بأحدث الطرق الإلكترونية بداية من نداء السفن لمصطحات من عرض البحر عبر رسائل EDI وتذعيم الخطوط الملاحة بمواقع الشركة على شبكة المعلومات الإنترنت [www.psocmc.com](http://www.psocmc.com) لدخول العميل على الموقع بأسم المخصص له وكله السر لتلبية مسار الحاويات الخاصة به ومعرفة المندلاط وحجم التداول الخاص به فقط لكبر الأثر فى استقرار تواجد الخطوط الملاحة وزملاء معها بالبحلة.

يتم إستخدام جهاز (RDT) لأول مرة بالموانئ المصرية لإحكام السيطرة على التشغيل فوراً من رلى ظهر السفينة وحتى تسكين الحاوية داخل الساحات ودعم محطة حاويات الشركة بعدد 30 جهاز R.D. كمبيوتر موصول لتسكين الصمامة الفعالة فى الشامة وإحكام السيطرة على كافة مراحل تداول الحاوية بدءاً من ظهر السفينة ونهاية إلى وضعها بالخلفية المخصصة لها بالساحات حيث تسجل كافة هذه المعلومات على الحاسب الآلى المركزى للشركة.

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

بورسعيد - مصر

## المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات

بقلم عبد السلام السيد أحمد



أطلقت حكومة مالطا المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات والأبتكار التي يشارك فيها مؤسسات من مصر وليبيا والمغرب وتونس وسلطنة عمان والأردن ، بجانب دول الاتحاد الأوروبي ومن بينها ألمانيا وفرنسا والبرتغال ولوكسمبرج وأيرلندا ، وقد أشار عبد الرحمن عوض منسق المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات والإبتكار إلى أن هذه المبادرة خاصة بمشروع إقليمي متوسطي للتعاون بين مؤسسات ودول جنوب المتوسط وتأتي في إطار جهود إطار لتطوير التعاون العربي الأوروبي في مجالات تكنولوجيا المعلومات في خدمة التنمية ، كما أن المبادرة تستهدف تشجيع التعاون بين القطاعات المتماثلة في الدول المشاركة وخاصة في مجالات المياه والبيئة والطاقة المتجددة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والنقل البحري ، بجانب استثمار الشروعات المشتركة التي يمكن عن طريقها نقل التكنولوجيا المتقدمة ، وإنشاء مركز تكنولوجي أوروبي متوسطي يربط بين المراكز العلمية والبحثية لدى الأطراف ، وإقامة مشروعات استثمارية جديدة ، وتطوير المشروعات الحكومية القائمة أو الذي يسهم فيها القطاع الخاص وتدعمها منظمات المجتمع المدني .

### المؤتمر الدولي للمبادرة

لنقوش بمستوى المعرفة التكنولوجية في الوطن العربي، والتفاعل في مجال التطوير التكنولوجي عن طريق إقامة برنامج شبكة البحث العلمي والتكنولوجيا العربية، وإقامة برنامج لتحويل الوطن العربي إلى منطقة إلكترونية.

### ورش عمل مجالات التعاون

هذه ورشة العمل التي عقدت في مالطا خلال شهر نوفمبر الماضي حضرها العديد من الجهات

العربية والأوروبية حيث تم تناول مجالات التعاون المشترك بين دول جنوب المتوسط.

ورشة عمل عقدت في مالطا خلال الفترة من 23 إلى 25 مايو 2007 شارك فيها وفد من إتحاد المستثمرين العرب برئاسة السفير جمال بيومي أمين عام الإتحاد ومشاركة الدكتور عبد الرحمن عوض عضو مجلس إدارة الإتحاد ورئيس المركز العربي الأفريقي

إلى جانب أطراف عربية وأوروبية متمثلة في المؤسسات الحكومية والمعاهد والمراكز العلمية والتكنولوجية ومنظمات المجتمع المدني.

ورشة عمل عقدت في 24 يونيو 2007 بقرق جامعة الدول العربية تحت رعاية السيد عمرو موسى الأمين العام شارك فيها وفد أوروبي بجانب ممثل الأمين العام

ومندوبي الإدارات الفنية بالجامعة والعديد من الشخصيات المصرية والعربية والأوروبية، وممثلي الجهات والمؤسسات السياسية والعلمية والأكاديمية الممثلة بشعبية التعاون

الأوروبي المتوسطي، وتناولت الورشة العديد من المناقشات والحوارات حول إيجاد ومشاراة المبادرة. والدراسات التي في تنمية وتطوير القطاعات البيئية والتكنولوجية في دول جنوب

المتوسط، وقد تم توقيع مذكرة تفاهم تضمنت اتفاق التعاون العربي الأوروبي من خلال هذه المبادرة.

ورشة عمل قادمة: يجري المركز العربي الأفريقي المفوض من إدارة المبادرة الإعداد لورشة عمل ستعقد في تونس يومي 29، 30 نوفمبر القادم، وذلك لغرض بحث لحد شمال

أفريقيا والدول العربية على المشاركة في ورش العمل والمؤتمرات، بجانب إجراء اتصالات واسعة للوقوف على إنشاء مراكز تكنولوجية ومراكز الإبتكار لتطوير القطاعات

التي تستهدف فيها المبادرة، كما أنه من المتوقع خلال الفترة القادمة عقد مجموعة من ورش العمل للتكنولوجيا في بعض الدول

للمتوسط.

ويجري حالياً التنسيق مع إدارة شئون منظمات المجتمع

للني بجامعة الدول العربية لدعم عدد من مؤسسات المجتمع المدني العربي

يفرض الإسهام في إنجاز المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات والإبتكار.

يقع المؤتمر الدولي للمبادرة بجمهورية مالطا خلال مارس 2008 في إطار دفع التعاون الأوروبي ، وتعزيز الحوار العربي - الأوروبي المشترك في المجالات المختلفة ، ومن المتوقع ، أن يشارك في المؤتمر أطرافاً أوروبية أخرى متمثلة في مؤسسات حكومية ومعاهد ومراكز علمية وتكنولوجية ، والهيئات ذات العلاقة بالتعليم والتدريب وشركات استثمارية ومنظمات المجتمع المدني بجانب الأطراف العربية ، ومن المتوقع أن يكون حوار المبادرة اقتصادياً أكثر منه سياسياً حيث سيتم تناول في مجالات البيئة والمياه والطاقة الجديدة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والنقل البري .

### دعم الجامعة العربية للمبادرة

تحرص جامعة الدول العربية على تشجيع تلك المبادرات التي تهدف إلى تفعيل وتعزيز العلاقات العربية الأوروبية ، وتخطي هذه المبادرة بدعم من السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة ، ويؤكد ذلك الرسالة المؤرخة 7 أغسطس الماضي التي أرسلها لرئيس وزارة مالطة ردا على رسالة التي حملها السفير جمال بيومي أمين عام اتحاد المستثمرين العرب بعد إجماعه به في مايو الماضي ، وقد وجهت الأمانة العامة للجامعة رسالة لإتحاد المستثمرين العرب في 7 أغسطس الماضي وذلك في إطار دعم الجهود لتفعيل هذه المبادرة بفرص موضوعها على الآليات التشريعية العربية الملقة في المجالس الوزارية المتخصصة ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي .

### لقاءات في القاهرة

زار وفد أوروبي يمثل إدارة المبادرة القاهرة خلال الفترة من 22 إلى 25 يونيو الماضي حيث تمت مناقشة أبعادها وتأييد ومساندة حكومات الدول المشاركة لها من خلال العديد من اللقاءات لدراسة المشروعات المشتركة التي يمكن من طريقها نقل التكنولوجيا

المتقدمة والملائمة من خلال مركز تكنولوجي أوروبي متوسطي يربط بين المراكز العلمية

والبحثية في الجانبين، وقد تم توقيع

مذكرات التفاهم مع هذه المراكز

تناولت مجالات التعاون المشترك

وقد إجتمع الوفد الأوروبي بالكتور

أحمد جويلى أمين عام مجلس

الوحدة الاقتصادية العربية حيث تم توقيع مذكرات تفاهم مع المجلس بهدف تطوير القطاعات المتماثلة على

جانب المتوسط في كافة المجالات، وإقامة منطقة تكنولوجية عربية وفق إستراتيجية التكامل الاقتصادي العربي





# نظرة إلى العاملين في البحر

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



لا أحد يختلف على أن العنصر البشري هو أهم العناصر في كفاءة وسلامة صناعة النقل البحري. فالقواعد الدولية والتصميمات الحديثة للسفن ساهموا في إيجاد سفن أفضل ولكن بدون أفضل الناس لتشغيلها فإن المهمة تكون قد تم نصفها فقط فالتقنية الحديثة هي وسيلة فقط أما العاملون في السفن فهم الذين يشغلونها بكفاءة ويجعلونها سالة لتحقيق الفائدة والربحية.



وتدرس منظمة BIMCO هذا الوضع والإجراءات الواجبة بشأن إصدار تأشيرات دخول الموانئ الأجنبية العاملين في البحر، وما يلزم هذا من تعديل في بطاقات الهوية العاملين في البحر وكذا الكود الدولي للسلاسل في السفن والموانئ المعروف بـ ISPC وبتأثيرات ذلك كله على حياة العاملين في البحر، وما يحتاجه الأمر لتحسين معاملة العاملين في البحر مع الأخذ في الاعتبار متطلبات القوانين الخاصة بسلطات الموانئ الأجنبية وكذا الخطوط الإرشادية للمنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمة الدولية للعمال ILO في معاملة العاملين في البحر الذين تقع أسفنتهم حوادث في الموانئ الأجنبية وقد قدمت منظمة BIMCO دراسة عن المعاملة العادلة الواجبة للعاملين في البحر، وخاصة هؤلاء الذين تصل سفنهم الموانئ الأمريكية، مع تفهم المنظمة ما تقوم به سلطات الموانئ الأمريكية بعد الحوادث الإرهابية هناك وهناك مشاكل أخرى في العلاقات البيئية بين السفن وسلطات الموانئ والتي يعاني منها العاملون في البحر وهي البيروقراطية وعدم تقدير السلطات أن السفن تعتبر مساكن للعاملين فيها كما أنها مكان لعملهم، وعلى ذلك فإن المعاملات والمطالب الغير مقبولة في بعض الموانئ تُفسد تصرفات وسلوكيات العاملين في البحر وتسمي المنظمة إلى تقليل هذه الصعوبات لأن هذه ستؤثر على حياة العاملين في البحر الذين يستحقون أفضل معاملة

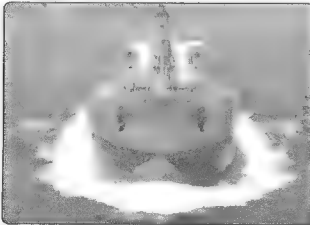
ومن الحقائق الغريبة أننا في القرن الـ 21 وسفننا أفضل تصميماً من سابقتها والعاملون في البحر مؤهلون أكثر للعمل بمهارة، فإن معاملة هؤلاء العاملين في البحر في الموانئ الأجنبية غير مشجعة وبمقابلة لهم، ففي عالم ينادي الجميع فيه بحقوق الإنسان، فإن حقوق الإنسان للعاملين في البحر يزداد تجاهلها.

وبمالك السفينة في استطاعتهم أن يجعل الكثير لجمال العاملين في سفينته مقبولة وجذابة، فيمكنه الاهتمام بآثار الإشعاع المرئية لهم في السفينة وتوفير الغذاء الجيد لهم، كما أن التقوية الصحية قد ساهمت بالكثير لتقريب المسافة بين العاملين في السفينة وبين ذويهم ومن يحبونهم من أفراد العائلات والأصدقاء.

أما الأحوال الأخرى كالملاهيات والمعاشات ورحلات الترفيه والإجازات فيمكن أن تكون جاذبة لهم أيضاً، كما يمكن ملاك السفينة والقائم بتشغيلها تشجيع العاملين عليها بالتدرج في الأعمال والترقي في الرتبة، إلى جوار تحسين تقنية العمل على السفينة، وكل ذلك سيجذب أفضل العاملين لأحسن ملاك السفن، ويقوى الروابط بينهم وأخيراً يُسهل عمليات تعبئة أفضل الناس للعمل في البحر والحفاظ عليهم في العمل، لكن ملاك السفن والقائمين بتشغيلها لا يمكنهم التأثير في معاملة السلطات في الموانئ الأجنبية للعاملين في السفن.

وهذا أمر يعتبر ذات أهمية ويهدف بجعل عملية جذب أفضل الأفراد للعمل في البحر والإحتفاظ بهم في العمل من الأمور الصعبة.

والتمسك والتعصب الزائد بقوانين الهجرة التي تجعل من الصعب على العاملين في البحر الإستمتاع بالأجازات المستحقة لهم في البحر في الموانئ الأجنبية، يعتبر تصرفاً غير لائق من قبل سلطات الموانئ الأجنبية، وهذه القوانين ليس لها داعي لأنها تعامل العاملين في البحر كأنهم نوع من الأعداء الأجانب، وهذا في بعض الأحيان، يجعل العاملين في البحر يتخذون مواقف العداء من سلطات الموانئ الأجنبية، فمعاملة هؤلاء العاملين في البحر على أنهم مجرمون أو إرهابيون يعتبر تحقير لهؤلاء المهنيين الذين يرون أن لهم دوراً في تأمين سفنهم والموانئ الأجنبية التي تزورها سفنهم، وفوق ذلك هو معاملة العاملين في البحر الذين يعملون في سفن تقع لها حوادث بحرية، حيث يجنون أنفسهم جرمين نتيجة الحوادث البحرية التي تقع فيها سفنهم أثناء اقترابها أو أثناء وجودها في الميناء الأجنبي، لأنهم عاملون في البحر أجانب.



# قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

## بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



**ذكرنا في العدد السابق الحقائق التاريخية لقناة السويس وتكلمنا عن الزايبا والموافد التي قدمتها قناة السويس للتجارة العالمية وطرق ومساالك التجارة في عصور ما قبل افتتاح قناة السويس**  
**وسوف نعرض في هذا العدد الحقائق الجغرافية والفنية عن قناة السويس ودورها في رخاء الاقتصاد العالمي.**

**2- حقائق جغرافية وفنية .. عن قناة السويس**  
قناة السويس .. هذا المبرر المائي الإستراتيجي .. الذي يسهم في نمو وإزدهار ثقافات التجارة النديوية .. وحركة الملاحة ما بين البحار والأقاليم .. في منطقة تعد من أكثر مناطق العالم إحتواء على البحار والمضايق والممرات في العالم قاطبة .. لما هي صلاحها الجغرافية.

تجري قناة السويس ما بين منخلها الشمالي إلى البحر المتوسط عند بورسعيد .. ومنخلها الجنوبي إلى خليج السويس، عند مدينة السويس، بين حواقي جيولوجية أو تكتونية أو طبيعية .. ويمضي مجراها في ثرية تختلف مكاناتها وخصائصها الجيولوجية من منطقة إلى أخرى اختلافات غير حسيمة.

وخصائصها الفنية ..  
تجري قناة السويس ما بين منخلها الشمالي إلى البحر المتوسط عند بورسعيد .. ومنخلها الجنوبي إلى خليج السويس، عند مدينة السويس، بين حواقي جيولوجية أو تكتونية أو طبيعية .. ويمضي مجراها في ثرية تختلف مكاناتها وخصائصها الجيولوجية من منطقة إلى أخرى اختلافات غير حسيمة.

طبيقات التربة في بورسعيد وما حولها عبارة من تراكبات رسوبية (سليط) تنهت عن فيضانات النيل ولندفاع مياهه إلى البحر المتوسط من إرضي ميميل وحشيد بها تحطه من مافين الأطنان من العصى .. وتمتد مركات هذه التربة جنوباً إلى مدينة القططرة، مسافة نحو 40 كيلو متراً.

وإلى جنوب مدينة القططرة تشتت ككتونات التربة حيث تغطى اليرال الناضبة بالكهنايات الطبيعية حتى منطقة كيريت .. ولما يلي ذلك من عند كيريت حتى مدينة السويس تشتت عناصر التربة .. إذ يلبث عليها التماسك، بسبب غلظ العروق الصخرية لها .. بعض هذه العروق من الصخور الرملية الأشنة .. والبعض الآخر من الأحجار الجيرية (الكالسيم).

وعند الحزام الجيولوجي الذي يحيط على مجرى قناة السويس، من أكثر المناطق الجغرافية صلاحاً في مناخه للملاحة .. إذ لا تسلط في هذه المنطقة أمطار غزيرة في أي فترة من فترات العام .. ولا تهب عليها رياح عاتية أو أمهيم .. ودرجات الحرارة فيها معتدلة ولا تتفاوت درجاتها تفاوتاً واسعاً ودرجياً وضوح الملاحة البحرية عالية في معظم أيام السنة، بحيث لا يحتاج المرور في القناة إلى أجهزة إلكترونية دقيقة ... كما تتمتع القناة بطائر إجماعي لا تنتج عنه أي مخاطر للسفن المبحرة في مجرى القناة.

وتتمتع قناة السويس، بأن سطحها المائي ذا مستوى واحد، والفراق ما بين مستويي الماء ليست كبيرة .. إذ يبلغ أمتاها 40 سم في الشمال .. وأمتاها 150 سم في الجنوب ..

ونظراً لإختلاف الكمثرات الطبيعية والصناعية الكثيرة التي يجتازها ممر قناة السويس .. فتم وضعت تكسيات ممرية وحديدية قوية لحماية ضفاف الجري من الانهيار .. سواء فعلت المراكبات اللغوية المتولدة من حركة السفن العابرة .. أو بفعل العوامل الأخرى .. وعلى رأسه مجرى قناة السويس توجد Pollardز (شعومات حديدية) مرفوعة على مسافات متساوية، كل منها 200 متراً .. أرباط السفن في حالات الطوارئ .. كما توجد علامات إرشادية وأعلام، لتحديد المسافات الكيلومترية ..

وهذه علامات الإرشاد (شمسورات) تحدد الطريق اللامحي .. منها إشارات ضوئية، ومنها علامات عاكسة .. تحدد مجرى القناة في اللقطة أثناء الليل.

وعلى الضفة الغربية للقناة توجد 11 محطة بحرية .. على مسافات متساوية .. كل منها تبلغ 10 كيلو مترات .. ضخامة وتأمين تحركات السفن على طول قناة السويس، وتمتد قناة السويس، مسافة طوله نحو 163 كيلو متراً .. من ميناء بورسعيد شمالاً .. إلى بور توفيق جنوباً.

ومن وراء هاتين اللقطين، فإن القناة تمتد إلى مدينة دمياط 193 كيلو متراً .. من عند منخل بوغاز بورسعيد الشرقي إلى منخل بور فؤاد.

ويبلغ طول قناة السويس إلى إجمالي طول السواحل المصرية البالغة 2400 كيلو متراً، نحو 96% .. خير أنها تمثل أهم قطاع مائي .. ليس في مصر فقط .. بل في العالم بمرته .. ويبلغ طول القناة من بورسعيد إلى الإسكندرية 78.500 كيلو متراً.

ومن الإسكندرية إلى السويس يبلغ 83.750 كيلو متراً، ونسبة 94% من طول القناة .. هذه لمحات الزايبية ..

تقريبه بورسعيد وطولها قرابة 26.5 كيلو متراً ..  
تقريبه التماسك وطولها 5 كيلو متراً ..  
تقريبه الإسكندرية وطولها قرابة 28 كيلو متراً ..  
وجميع هذه التقريبات شئت عام 1980  
تقريبه الإبلاب وطولها 8.5 كيلو متر ..

أربعة إصلاح وإطوال إجمالية حوالي 2000 متراً .. إلى جانب ساحات إصلاح مساحتها حوالي 8500 متر مربعة.

شاعت عام 1955.

فرق إنقاذ بحري مزود بأحدث معدات النجس والإنقاذ وأعمال تحت الماء .. مركز تدريب لتفخيز العمالة المتخصصة بطلقة إجمالية 800 طالب، ومدة الدراسة 4 سنوات.

**وإمكاناتها الفنية:**  
في السويس .. وتشليطها الرئيسي .. بناء وإصلاح الوحدات البحرية الصغيرة والمتوسطة .. وتصنيع كافة منتجات البويرجلاس .. وأهمها الوحدات البحرية حتى أطوال 40 متراً.

**وإمكاناتها الفنية:**  
رابعة قدرتها 2000 طن مزودة بعد (5) سكة لإصلاح وإلبداء طول السكة الواحدة 70 متراً.

مصنع لتجهيز البويرجلاس، من أكبر المصانع في الشرق الأوسط، ويقم بإنتاج الوحدات البحرية حتى طول 40 متراً من البويرجلاس.

أوتاش عشرة بقدره حتى 500 طن على الخطاف الرئيسي .. ومتني 1400 طن على





## تابع شركات الحوايات خصخصة أم معمة ؟

العام السابق (2017) فإن تداول البضائع يتدهور في شركة دمياط، وذلك المنافسة العبدات للشركات الخاصة حيث لا تستطيع المنافسة في مرسى التجارة الخارجية، الشديدة مع شركات تداول البضائع الخاصة التي حصلت على الترخيص التي تعمل من خلالها الشركات الخاصة وتوضع تصريح بتداول البضائع في الموانئ، وتفضل دمياط تأجير الجداول التالية الإنتاج الكمي.

557.1 قناترين.

في حين تداولات شركة بور سعيد لتداول الحوايات والبضائع بنسبة 34.7% من إجمالي الحوايات

(ألف حواية مكافئة)

### جدول رقم (2)

عدد الحوايات المكافئة

بيان	2005/2006			2004/2005		
	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحوايات والبضائع	681 33	15.24	656 57	600 82	42 35	643.17
2 - شركة دمياط لتداول الحوايات والبضائع	156 7	878 7	1035.4	157.1	986	1143.1
3 - شركة بورسعيد لتداول الحوايات والبضائع	193.09	727.98	821.07	147.17	689.51	846.88
جملة	1031 12	1621 92	2653 04	905.09	1727 86	2632.95

## الأهمية النسبية

### جدول رقم (3)

%

بيان	2005/2006			2004/2005		
	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحوايات والبضائع	66.1	0.9	26.3	66.4	2.4	24.4
2 - شركة دمياط لتداول الحوايات والبضائع	15.2	54.2	39	17.4	57.1	43.4
3 - شركة بورسعيد لتداول الحوايات والبضائع	18.7	44.9	34.7	16.2	40.5	32.2
جملة	100	100	100	100	100	100

## توزيع الحوايات بين التجارة الخارجية والترايزت

### جدول رقم (4)

%

بيان	2005/2006			2004/2005		
	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة	عدد الحوايات	ترانزيت	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحوايات والبضائع	97.8	2.2	100	93.4	6.6	100
2 - شركة دمياط لتداول الحوايات والبضائع	15.1	84.9	100	13.7	86.3	100
3 - شركة بورسعيد لتداول الحوايات والبضائع	21	79	100	17.4	82.6	100
جملة	38.9	61.1	100	34.4	65.6	100

## استثمارات جديدة بالموانئ المصرية

تم توقيع عقد الأرض المخصصة لإقامة ميناء اتجاوي امشوي بنيان الفخيلة على مساحة 700 ألف متر، وتبلغ استثمارات هذا المشروع 400 مليون دولار، ويوفر 1000 فرصة عمل، ومن المقرر أن يبدأ تشغيل المرحلة الأولى منه في شهر سبتمبر 2009، وقد صرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بأن هناك مشروعات مستقام بالموانئ الوائى المصرية تبلغ استثماراتها مليار و 500 مليون دولار، وتوايز أكثر من 11 ألف فرصة عمل، ومن أهمها مشروعات البتروكيماويات في ميناء دمياط، ومشروع آخر لإقامة مصيف بحرى، ومنطقة شحلات للتصدير والمخزن والتفريق لتجهز مصنع البورلا للمشط لإنتاجها في ميناء بورسعيد باستثمارات تصل إلى 500 مليون دولار.

## نهضة شاملة في الصادرات والواردات

تهدف هيئة الرقابة على الصادرات والواردات إلى تنفيذ الخطة التي تم إعدادها لإحداث نهضة شاملة في أعمالها، ذلك من خلال شركة ربط الكورنيي جميع فروعها، والربط مع محطة الجمارك لتحقيق مفهوم المكنية الإلكترونية، وإنشاء صندوق لعمليات التجارة الخارجية لمساعدة في اتخاذ القرار، وإنشاء مركز لخدمات التجارة عن طريق تقديم المطبوعات والخدمات الاستشارية في مجال العمل للمصريين والمصريين، كما تم إقامة مراكز متخصصة بفرع الهيئة بنيان الخطة ويصار القاهرة، وقد أشار اللواء محمد اللباني رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات إلى أنه تم توقيع كبرار مهلة استوائية على بلغ عددا 3420 من العاملين بالهيئة، كما تم



اللواء محمد البشاي



المهندس محمد منصور

## محطات

## وأخبار

## شبكة من الطرق الحرة

صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأنه تم في العام المالي 2007 - 2008 إنفاق ميزانية 9 طرق بطول 1008 كيلو مترات تتميز بعدم وجود تقاطعات بها، وأكد الوزير على أن خطة الوزارة المستقبلية في إنشاء شبكة من الطرق الحرة على مستوى الجمهورية، ويتم تنفيذ شبكة الطرق الحرة الجارى إنشاؤها حاليا طبقا للمواصفات العالمية الفنية حيث يتكون الطريق الحر من إتجاهين منفصلين بجزيرة وسط وحرارين أو 4 حارات لكل إتجاه طبقا لنموذج الممرى على الطريق





**MALONEY**

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Assiut - Damietta - Port Said

Head Office

51, 27, Kasr el Nil St.

Cairo - Egypt.

629

Telex: 330000 (6 Lines)

Phone: 271432 (H)

Internet: [maloney-egypt.com](http://maloney-egypt.com)



ميناء الاسكندرية - ميناء الدخلة - ميناء دمياط - ميناء السويس والاسية - ميناء سفاجا - مرسى نويبع - المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة



## الخدمات التي نقدمها للعملاء

## الأنشطة الرئيسية

التخزين - النقل البري - التخليص الجمركي

مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة  
تدير الشركة مستودع جمركي عام على مساحة ٥٠ فدان يمتد  
ظهيرا لميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التي تربط  
بين الاسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد ٣٠ كم عن ميناء  
الإسكندرية.

التخزين  
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالسلع المجهزة  
وتفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين  
بأسعار لاتنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعطائها  
فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية.

الشركة دافعة على شهادات التوافق مع

المعايير العالمية

النقل

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش ( رافعة وشوكة) للتحميل  
والتفريغ ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة  
والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم  
الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل  
التخليص الجمركي

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي  
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة في التنفيذ  
والسرعة في الأداء وبأقل تكلفة  
التبريد والتجميد

نظام الجودة

ISO 9001 / 2000

• منظومة إدارة البيئة

ISO 14001 / 2004

• منظومة السلامة والصحة المهنية

OHSAS 18001 / 1999

نرتب بالبلاد العالم لزيادة التسوددة الجمركي العام بمنطقة النهضة من حيث ٢٠ كم من ميناء الاسكندرية - ٢٠ كم من ميناء الدخلة

٢٠٠٠ - ٢٠٠١ - ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥

لتواصل بالشركة : المرفق الرئيسي : باب ٥ - جسر ١١  
فانوس الشركة

القرو : دمياط : ٢٩٠١٢٧ - سفاجا : ٢٩٠١٢٧ - ٢٩٠١٢٧

٢٠٠٥ - ٢٠٠٦

Website : WWW.suezcanalhouse.com Email : suezcanalhouse@teleport.eg





## Summary of the announcement of Admiral Ahmed Fadel, SCA Chairman on the occasion of the 51<sup>st</sup> anniversary of the Canal Nationalization

**S**uez Canal vision is to ensure that the Canal remains the most economic way for the sea-born trade. To achieve this vision, we apply the following policies :

a- continuous development of navigational channel to accommodate most of the world fleet .

b- adopting flexible pricing policies to attract all the potential trade to pass through the Suez Canal .

The Standard dues can attract 90% of our customers ,and for the rest we offer other policies such as :

1- Long Haul rebate system (case by case )

2-Tolls permanent reductions including the following:

- 20% reduction for ballast VLCCs ,more than 200000 tons d.w., coming from the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea heading for the Arabian Gulf .

- 35% reduction for LNG carriers

- 50% reduction for Cruise vessels calling Egyptian ports .

- 2 & 4 % reduction for environment Friendly vessels This is in addition to other policies as Cargo incentive rebate and cooperation with SUMED pipelines . The most recent and most important policy applied by SCA mainly for container ships is the Time Saving policy which allows vessels that arrive after the limit time to catch the convoy instead of waiting till the other day .

Finally ,the Suez Canal is always ready to study any case

presented by shipping companies to make the trip through the Suez Canal the shortest, the safest and the most economic .

Report on the achievements of the Suez Canal in the fiscal years 2005/2006 and 2006/2007

2005/2006	2006/2007
No.vessels	18490
19419	
Tonnage	702.3
(million ton)	792.4
Revenues	3660.3
(million \$ )	4168.0

This increase is due to the following :

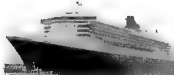
The current economic growth especially the remarkable increase in the economy of China which lead to an increase in charter rates ,fuel prices .

Increase of the SOR rates compared to US dollar from 1.267 in 2001/2002 to 1.497 in 2006/2007

The marketing policies adopted by SCA to attract ships to pass through the Suez Ca



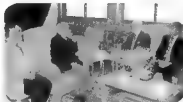
## بعض أحداث وإنجازات هيئة قناة السويس خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٧



16 مارس 2007

« حيرت قناة السويس سفينة الركاب السياحية (ركوب 2 مارى ) البريطانية والتي تعد أكبر مركب سياحى فى العالم - حيث تبلغ حمولتها الكلية 152 ألف طن، وتسع آلاف راكب»

29 مارس 2007  
عبرت قناة السويس السفينة الشراعية السويدية (GOTHE BORG) بحى سفينة طيق، لأصل من السفينة التجارية السويدية التي تحمل نفس الاسم والتي كانت تعمل فى التجارة مع شرق آسيا وغربت أمام ميناء جيتبرج السويدى فى 12 سبتمبر 1745م.



12 مارس 2007

إستقبال السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس الهيئة السيد/ ستيع الغيام سفير السويد بالقاهرة.

18 يناير 2007

« تحقيق أعلى إيرادات وأعلى حمولة فى تاريخ قناة السويس - حيث بلغ الإيراد اليومي 14.84 مليون دولار (85 مليون جنيه مصرى )، وذلك نتيجة عبور 67 سفينة حمولتها الصافية 3.34 مليون طن.



18 مارس 2007

زارت رالية عهد تايلاند الاميرة / مها تشاكري سريندهورن مينة قناة السويس - حيث شامت تحتفل بالاسباب التذكارية الجديدة المستخدمة فى تنفيذها فى طريق العالم وفى مراقبة السفن.

10 يونيو 2007

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الاحتفال بمرور 51 عاماً على تأميم القناة أنها حققت أعلى إيرادات فى تاريخها خلال العام المالى الماضى 2006-2007 بلغ 4 مليارات 170 مليون دولار ( 24 مليار جنيه ) ، ويرجع ذلك نتيجة اتصال التطوير المستمر للمجرى الملاهى بزيادة الفاظس من 62 الى 66 قسماً ، علاوة على السياسات التسويقية الناجحة التى تتبناها الهيئة . وتستند القناة إعتباراً من عام 2011 لإستقبال ناقلات الغاز العملاقة حمولة 265 ألف متر مكعب من سيريغ عدد الرحلات المعبرة لقناة بعد 4 سنوات من 300 ناقله غاز ماعرة الى 1000 ناقله سوليا

17 أبريل 2007

« الفريق/ أحمد على فاضل وزيرى المال المصرى والإسئالى ومحافظ بورسعيد فى مؤتمر ميدان سون 2007 نيوسيجين.



تتقيق أعلى إيرادات

أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الاحتفال بمرور 51 عاماً على تأميم القناة أنها حققت أعلى إيرادات فى تاريخها خلال العام المالى الماضى 2006-2007 بلغ 4 مليارات 170 مليون دولار ( 24 مليار جنيه ) ، ويرجع ذلك نتيجة اتصال التطوير المستمر للمجرى الملاهى بزيادة الفاظس من 62 الى 66 قسماً ، علاوة على السياسات التسويقية الناجحة التى تتبناها الهيئة . وتستند القناة إعتباراً من عام 2011 لإستقبال ناقلات الغاز العملاقة حمولة 265 ألف متر مكعب من سيريغ عدد الرحلات المعبرة لقناة بعد 4 سنوات من 300 ناقله غاز ماعرة الى 1000 ناقله سوليا

# ميناء السخنة

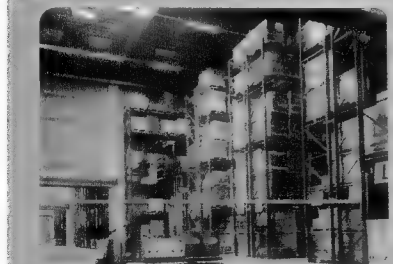
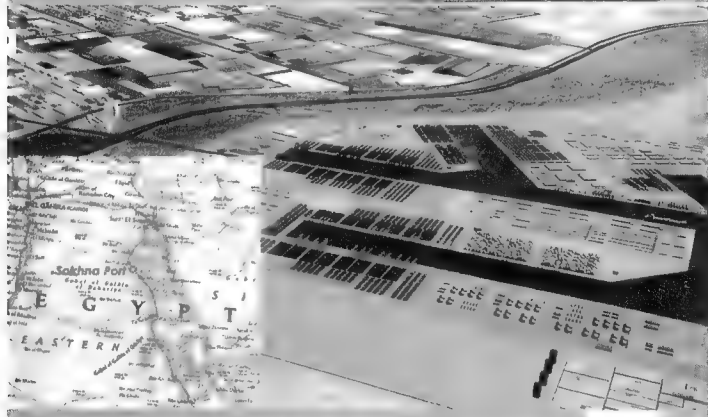
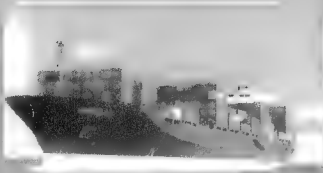
- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك آمنة
- ساعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- تشمل تكنولوجيا الغد
- السرعة الأداء
- نحن تدارول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات العملاء مجانية



## ميناء السخنة . .

بعض البيانات والأحصاءات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستى ومنطقة

- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل إلى 17 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع في المركز اللوجيستى عام 2010، 300 شركة وحتى عام 2020، من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020، 20 000 فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة، 85 000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 165 000 فرصة عمل.



# بناء القرن

## السويس الاقتصادية الخاصة.

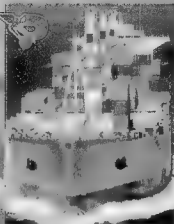
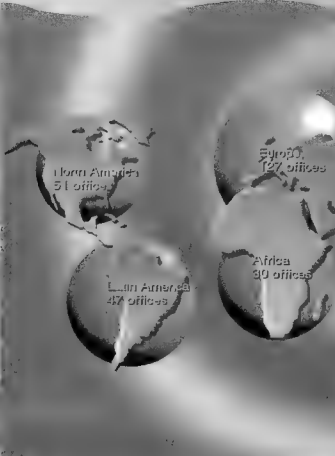
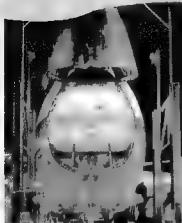
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 500.000.
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 4.6 مليار دولار.

# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

*world*

**PANALPINA**  
on 6 continents



### Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-F

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: [mail@afifiworld.com](mailto:mail@afifiworld.com)

web site [www.afifiworld.com](http://www.afifiworld.com)

TEL: +2(03) 5905730

+2(03) 5928123

FAX: +2(03) 5923797

+2(03) 5901521



# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية  
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة

شركة العامرية للمخازن الجمركية  
شركة خاصة موانئ الجمهورية العامة.



١- الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع  
المبنى لضمان سلامة مصالح عملائها .  
٢- إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

١- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع  
الواردة والتراخيص للعملاء .  
٢- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات  
كبيرة .

٣- تجهيز مساحات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمملوءة .

٤- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأثاث والمعدات والسحب لأي  
عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .  
٥- إمكانية السحب الجزئي للإرسال حسب الحاجة بدون حد أقصى .

٦- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة

الفرار فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

٧- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

٨- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة  
والمرونة .

٩- بما مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت  
وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

### موقعنا :-

١- الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )  
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
Desert Road - King Mariot

Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax: (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
إسكندرية

القاهرة لصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



ش.م.ق.م

ت.ش.م.م

## شبكة موصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

## إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

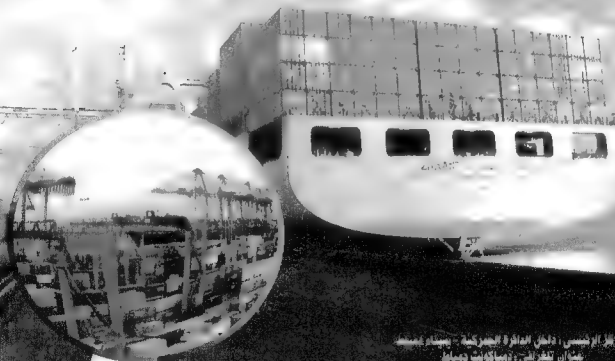
**القائمة** ١-٣٤ : " " " " " " " " " " " "

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام

## تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

جمعية عالمية منذ تأسيسها في عام 1900، تعمل على تحسين حياة الملايين من الناس في جميع أنحاء العالم.

نحن دائماً... بايك إلى الأسواق العالمية



المراد من الإجمالي: داخل الدائرة المحرمة - بغير تحديد

تموزان نظرالن: داسا کویت دھما

87/79011A - 79-1-1-79-1-1-79-17

•0Y/T9.YYY: 50

الزلازل المزمعة: ٣٤٥١١ - ص. ١١ - ١٢

1994-1995

# حقائق تاريخية ومعالم أثرية ..

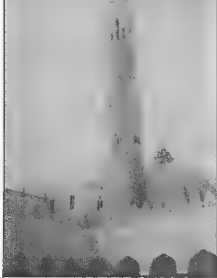
بقلم/ هشام السيد أحمداني

## نستعرض في هذه الصفحة من المجلة بعض الحقائق التاريخية والمعالم الأثرية وخاصة غير المعروفة أو الغامضة في صورة مختصرة ..

**الديانة البوذية**  
ظهرت في الهند في القرن الخامس قبل الميلاد وبعت في بدايتها إلى التبت والتسماع قبل الفترات ولكنها تحولت بعد وفاة بوذا إلى معتقدات وثنية وقد بالغ أتباعه في مدح مؤسسها حتى ألوهية وهذه الديانة كما قلنا تنسب إلى شخص يدعى (سدا هارتا جوتاما) وُلد ببوذا، وبوذا كلمة هندية تعني (العالم المتكلم) وقد اعتقد أتباعه أنه شخص البشرية من الظلم وينقسم البوذيون إلى قسمين الأول (برهين دينيين) وفلاذ على تماثيل بوذا وتوسماتة والقس الثاني (عبارة عن بوذييين مذهبين والبوذية منتشرة في اليابان والصين وبيروما) .

**المسلة الفرعونية**  
أطلق عليها المصريون القدماء لفظ (تشن) وأطلق عليها الأفرقي (أبولون) أي الفخري وأسماء العرب مسلة الإبرية الكبيرة المستفحة في حياة الأقمشة والمسلة عبارة عن بناء طويل له أربعة أضلاع ينتهي بقمة هرمية تزين بالكتابات وتماثيل الفرادة التي تمثل أشعة الشمس وينتشر عليها كل ما يخص الملك وانتصاراته والمعبود الذي كرسه له المسلة فهي في نظري تدل على القوة وعلى دالة أنها تصل بين الأرض والسماء وأنها كالخبر في ظهر الأعداء بالإضافة إلى كونها من الآثار التي تحكي التاريخ وتزلي غموضه.

\*\*\*\*\*



خراتنة (أبر لنويس) يمنع فيه المحامين من الدفاع عن قضايا مالية ضد خزانة الملكة.

**شاشاتق الأول**  
شاشاتق أو شيشق مؤسس الأسرة الثانية والعشرين الفرعونية وكان من أصل «ليبي» و«أويبي» وقد أن تزوج من ابنة الملك (سوسنيس) آخر ملوك الأسرة العانية والعشرين والرأي عندئذ أن السلطة قد انتقلت إليه في سلام وقد حاول استمالة الكهنة إليه وقد استخدم الكهنة الملكية للأسرة السابقة عليه (كحور الذهبي) و (محبوب آمون) واتخذ من مدينة «بويساس» عاصمة أدوك ومن آثاره منطحة الجبول بمعبد الكوكب بالإضافة إلى بعض آثاره في منف وتل بسطة وتابنيس وقيل أنه عاصر سليمان النبي عليه السلام وقد خلف شيشق في الحكم ابنه أو سركون الأول.

**سنت الملك**  
هي أخت البطيطة الفاطمي الحاكم بأمر الله وقد نبرت لته لآه أدمي الألفية كما أنه رماها بالفاشة بالإضافة إلى إسماعه إلى الرومية مما جعلها تخشى على زوال الخلافة فأمرت بقتله وقد لم يبق له أحد على أثر ولم يعرف له قبر وكانت سنت الملك على جمال وأمر وعقل راجح.

**أبو الرداء لم يدهن في الإسكندرية**  
من الشائع أن الصحابي الجليل عويمر بن عامر الحزبي «بني الرداء» نسبة إلى ابنته الجميلة «الرداء» أنه قد مات ويغن في الإسكندرية في حين أن الثالث في التاريخ أنه دفن بوقت وفاته بدمشق سنة 32 هـ في مصر الخليفة عثمان بن عفان وصحبه أنه جاء إلى الإسكندرية أيام الفتح الإسلامي لمصر إلا أنه غارها بعد ذلك وفقاً لكتاب (أسد الغاية في معرفة الصحابة) لابن الأثير وكتاب (مساجد مصر وأوابياها الصالحون) لسماع ماهر وغير ذلك من الكتب والمراجع الكبرى أما الفصيح الموجد في الإسكندرية الآن فهو شريح رؤيا بأن أحد السلاطين بن رأي الصحابي في مقامه فاصر على بناء مقبرة تذكارية تكريماً له وهذا ما نسميه في الآثار (أشهرجة الرؤيا).

**خان الخليلي**  
ينسب إلى الأمير المملوكي جباركس الخليلي الذي هدم مقابر الخاطفين التي كانت موجودة في هذا المكان وألقى برفائهم في القمامات بجهة خروجه من الدين الإسلامي وقد أنشأ مكان هذه المقابر خان الخليلي في عهد السلاطين للمملوكي الجركسي بريقق وكان عبارة عن مكان به فنادق لنزل التجار وبه أسواق وتكايا وبقي المكان على ما هو عليه إلى أن جاء عصر السلاطين قلنصوه المصالح الغروي وأمر بإزالة هذا المكان وإعادته من جديد ولا يزال هذا المكان من أجمل الأماكن الأثرية الحية بمدينة القاهرة.

**قنطر**  
قنطر كلمة تركية الأصل وقيل مغولية الأصل وتعني (الكلب السعور) وأشهر من أطلق على هذا الاسم السلطان الملك المنصور سيف الدين والدين قنطرا بن عبد الله المعزى الشهيد ومع ملوك وسلاطين المملوك البحرية بمصر بعد شجر الدر (بدونثناء المروحية) والملك المعز عز الدين أيبك وابنه الملك المنصور نور الدين علي ومن أشهر أعمال السلطان قنطر الانتصار الحاسم على التتار في موقعة عين جالوت بسلاطين سنة 658 هـ.

**الخاخانة**  
كلمة تركية تعني المكان الذي يتعبد فيه المتصوفة أو مكان المتصوفة (فخاخ) تعني المكان (رقاء) تعني المتصوفة والفاخانة عبارة عن مكان يشبه المسجد كثيراً بل أنه من المساجد ولكنه لا يعقل بالكثير من الزخارف ويقتاز بالبساطة ومن أشهر الفواقر في مصر خانقاه السلطان المنصور مرج بن برقوق بمصرأه المايل بالقاخرة والفراب أن كلمة خانقاه تم تحريفها إلى كلمة خانكة (أي مصحة الأرباع) لعلياً؟

**بوزباشي**  
رتبة عسكرية تعادل رتبة نقيب وكلمة بوز باشي تركية مكونة من مقطعين (بوز) بمعنى مائة و (باشي) بمعنى رئيس وهي غير كلمة باشا وباشي يعنى ككل تعني رئيس مائة أي رئيس مائة جندي وقد شاع إستخدامها كثيراً في العصر التركي وبقي الثرة في مصر.

**ذللل**  
يضم الدال في بظة أهداها المقولس (قيرس) عظيم القبط بمصر في زمن الرسول صلى الله عليه وسلم إليه (أي إلى الرسول) من جملة هدايا المقولس الرسول عندما أرسل إليه رسالة الإسلام وقد أجبها الرسول وادهم على ركوبها إلى وهو الذي أطلق عليها هذا الاسم (ذللل).

**عبيد الله بن أبيه**  
هو قاتل الإمام الحسين بن علي بن أبي طالب في كربلاء بالعراق سنة 61 هـ في عصر الخليفة الأموي يزيد بن معاوية بن أبي سفيان وقد مثل بجسد الحسين وفصل رأسه عن جسده مما دفع السيدة زينب أخت الحسين لأن تقول (أرحمهموا ضلي عليك ملك السماء هذا حسين مقطوع الأعضاء مقلبي بالعراق إلى الله الشكفي) .

**البروستيجات**  
هي قرارات ملكية صادرة عن الملك البطلمي في مصر وتنسوبة إليه لصالح الأفراد كالصفحة الصادر لصالح أحد أفراد الشعب أو لصالح الدولة ومن ذلك ما صدر عن بطليموس الثاني (فياديافيقوس) من أمر ملكي إلى وزير

## خروجاً مع حقيق الزجاجة أم دخولاً في دوات جديده؟

خطوة للأمام وخطوات للخلف تأييد هنا وتثديد هناك ذلك هو حال برنامج الخصخصة في مصر المحروسة. المعارك التنظيرية على أشدها بين دعاة الخصخصة وحراس الملكية العامة انقلب المجتمع إلى ثلاثة أقسام .. قسم يؤيد .. وقسم يعارض .. والأكثرية تنحرج في بلاهة وسلبية، وكان الأمر لا يعنيها من قريب أو بعيد. لكن في كل الأحوال هناك صواب واحد قد تتعدد طرق الوصول إليه، فهل الخلاف والإختلاف هو في الوسائل والطرق المؤدية إلى هدف نهائى يتفق عليه الجميع؟

يسراييك

- هل برنامج الخصخصة (توسيع قاعدة الملكية) هو السبيل الوحيد للخروج من عنق الزجاجة؟
- هل هناك مجاذير ومناطق محرمة يجب عدم الإقترب منها مهما كانت الإضرابات والضغوطات؟
- ما هو الحل الأمثل من وجهة نظركم للتعامل مع برنامج الخصخصة المصري؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والثمنون الاقتصادية



إن خصخصة الشركات الراحبة والداعمة للإقتصاد القومى خسارة كبيرة على المدى الطويل حيث تقف الدولة الأرباح التى كان تحققها هذه الشركات ويتم تحويلها للخارج وسوف يكون ذلك عبئاً كبيراً على الدولة واقتصادها بعد ذلك .

الأستاذ / سمير موهض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات



وهيما يتعلق بخصخصة البنوك الأربع الوطنية فإن ما تم فى شأن بنكى الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضرارا جسيمة بصناعة الخدمات المالية فهذه البنوك أوعية هامة وفعالة للمدخرات الأهلية وأدوات تعبئة للتمويل الإقتصادى وتملكها من قبل ربوس أموال أجنبية سيضع جزءاً من الثروة القومية تحت سيطرة خارجية لا يهملها سوى الأرباح التى ستضخها إلى مراكزها فى الخارج.

ريان / فاروق عبد المنعم الصايف

خبير ومستشار بحرى



الخصخصة ،

- هدف لزيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الأهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها فى ظل القطاع العام وفى ظل إقتصاديات السوق.
- وسيلة لخلق قطاع خاص قوى والانتقال إلى إقتصاديات التسوق.
- ولكن ماذا عن التطبيق والتضليل والإنجاز ؟

محاسب سعيد رجب شرف  
الخبير المالى والإقتصادى



هناك هرولة غير عادية فى عمليات الخصخصة فمثلاً لماذا تخصص الحكومة شركات الغزل والنسيج فى شبن الكوم ومتوف وتبيعها لشخص هندى ليس لديه معرفة عن خصائص الشعب المصرى ونجد أن المشتري يقوم بالإستغناء عن مئات من العمال هم فى حاجة إلى العمل ... والعمل فى حاجة إليهم



الدكتور أحمد عيسوي صالح

١ - قانون قطاع الأعمال العام

صدر القانون 203 لسنة 1991 لتأسيس شركات قطاع الأعمال العام وإزالة الميوقات التي تواجهها والسماح بخصخصتها كلياً أو جزئياً رغم كلفاتها فيما إنشاء الشركات لتغطية لصل محل ميقات قطاع الأعمال العام ويتمتع الشركات التي كانت تحت إشراف قطاع الأعمال العام تم تشكيل الجمعيات العامة لشركات القابضة التي شكلت بدورها مجالس إدارتها وشكلت أيضاً الجمعيات العامة للشركات التابعة التي شكلت مجالس إدارتها وأصبح وزير قطاع الأعمال العام هو الوزير المختص محل محل وزارة الصناعة والرياسة والكهرباء والتعمول والتجارة واستمرارح الأراضي التي يغطيها!

وتضمن القانون ولائحته التنفيذية إعطاء الحرية للشركات في إدارة شؤنها بعيداً من سيطرة الأجهزة الخلفطة سواء في إدارة قطاع الأعمال العام ولكن الصيغتين في الخصخصة والبرامجة التي أخرجتها من سيطرة الشركات القابضة على الشركات التابعة سيطرة كاملة وبخلاف في إدارة الشركات التابعة تتداخل مباشرة أو غير مباشرة الحال بالنسبة لوزير قطاع الأعمال العام وفي بعض الشركات القابضة وعلى سبيل المثال كانت قطاعات وزير قطاع الأعمال العام عند تتبيل أية إستثمارات إلا بعد موافقة الوزير. وفي ظل ميقات قطاع الأعمال العام يتمثل في ذلك الإستثمار القومي ولكن بعد موافقة القانون 203 لم يترك هناك إلتزام على الشركات الإستثمار القومي الإستثمار في الشركات بسعر الفائدة المخفضة (8% حيداً) وعلى الشركات أن تحصل على التمويل اللازم من المصادر المختلفة بسعر الفائدة السائد والمربح عما كانت تحصل عليه من بنك الإستثمار وأجبرت الشركات أن الإستثمار طفاً منها أنها يمكنها الإستمرار وتمتلك الفرائض المطلوب منها تمليقها بدون تحمل إلتزام إستثمار وتمتدورت الشركات ولم يكن هناك تدبير أي إلتزام أن إنتهى عمره الإقتصادي ولم كان مقصوداً أن تتدهور أيديرو الشركات لكيون مبرداً خصصتها.

ولم إعمال الجمعيات العامة للشركات القابضة المنفذ بها وضع السياسات ومراقبة الأعمال كلها هي صاحبة رأس المال ولم تكن الجمعيات العامة تعقد إلا مرة واحدة في نهاية العام للمالي بحث السياسات الخفائية وتقرير المكنات لرئيس وأعضاء مجالس الإدارة التي كانت لا تخفى في الإلتزام بإبداء من العام الثاني ولم تكن الجمعيات العامة تعقد لوضع الأهداف وتقرير الميزانية وكان أعضاء الجمعيات العامة أعضاء لوزارة قطاع الأعمال العام. وكانت محاضر إجتماعات الجمعيات العامة لا تعلن حيث لا يصبح لا يجوز للأعضاء الإطلاع عليها.

وبالرغم من أن الجمعيات العامة للشركات التابعة هي المسئولة عن إتخاذ القرارات الخاصة بالخصخصة لا يمكنها أن تتخذ أي قرار مخالف لقرار مجلس إدارة الشركة القابضة حيث أن تشكيل الجمعيات العامة للشركات التابعة يتكون من 11 عضواً هم مجلس إدارة الشركة القابضة يشاف لهم 4 من ذوي الخبرة والمجموع 15 عضواً فهاذا يمكن لذوي الخبرة أن يغيروا أي قرار إن كانت أغلبية الجمعية هم مجلس إدارة الشركة القابضة التي إتخذت القرار المطلوب الموافقة

وعلى ذلك فإن كل قرارات الجمعية العامة شكلية لأنها هي نفسها إقرارات مجلس إدارة الشركة القابضة .

٢ - أعلنت وزارة قطاع الأعمال العام (وزارة الإستثمار حالياً) عن برنامج الخصخصة وكان الهدفعلن يتلخص فيما يلي:

- 1 - رفع الكفاءة الإنتاجية للشركات وزيادة ريعيتها
  - 2 - دعم الشركات متفوقة إستثمارات جديدة
  - 3 - التطوير التكنولوجي وإستخدام الخبرة التكنولوجية
  - 4 - التقريب ورفع كفاءة وإنتاجية العاملين
- ومن طرح بعض الشركات للخصخصة وتعددت الأساليب سواء كان الطرح كلياً أو جزئياً بطرح خليط لإنتاج محددة، وكان قد تم البدء في تدعيم هيكل الشركات ببيع ما سمي بالأمول المملوكة للأجنبية مسئلة سواء أراضى أو منفضت أو فلتان...، وكان الأجنبي أن يتم خصخصة الشركات بما تملك من أصول حتى يكون لها قيمة مرتفعة لا أن يتم بيع هذه الأصول وتجديد الشركات من ملكيتها ثم طرحها بعد ذلك للبيع.
- ولم يتم الإلتزام بالأهداف المعلنة للخصخصة حيث تم بيع الإستثمارات المملوكة وهي شركات رابحة ومتفوقة وتحتل الآن من خصصتها حيث أن الأمستة سلمة إستراتيجية مطلوبة في تنفيذ الإستثمارات حيث أن حوالي 50 % من الخطة الإستثمارية تكون في بلد ميانى وإنشاءات وتشديد وتجهيز ظهور أن الهدف من خصصتها هو الحصول على موارد لتسرع الميزانية وكان الأولي أن يتم البدء بخصخصة الشركات الفاسدة التي لا يرجى إصلاحها.
- وعلى ذلك فإن الهدف الحقيقي للخصخصة هو الحصول على موارد الميزانية وتمويل المعاش اليومي ومردود مخيمات البترول وتقدم هيكل الشركات الفاسدة وبمجموع المعاش اليومي فإن المستثمر الرئيسي مطلوب منه منع إستثمارات جديدة فقلداً لم يتم إستيعاب المالة الزائدة في أعمال التوسع وبما يحد ذكره أن الطرح لمستثمر رئيسي تم بصورة كبيرة يعد أن إختصفت قيمة الجنيه المصري من حوالي 4 حينه إلى 5,7 جنيه كدور الآن وبذلك فإن المستثمر الرئيسي يحصل على الشركات بقيمة منخفضة جداً وكان يريد أن يحدد القيمة للمستثمر بالوطنى على أساس القيمة قبل خضفه ولكنه كان مضطراً للتصديق من الأصول الدولية بقيمة بقيمة أقل كثيراً من قيمتها الحقيقية والغريب أن يدخل هذا تحت مسمى الإستثمار الأجنبي المباشر فإن من الإستثمار الأجنبي المباشر أو غير المباشر لم ينتقل الملكية من الدولة للأجنبي بل من الإستثمار حيث ليس هناك أي إضافة وكان يكون للمسي مقلية أو أن مصلحة الخصخصة تم إستثمارها في إنشاء وتمويل مشروعات جديدة لا أن يتم إدارتها في تدوير المعاش اليومي وزيادة البطالة وإعادة هيكل الشركات الفاسدة التي لا يرجى منها خير سداد مستحقاتها

٣ - إن برنامج الخصخصة اللان حالياً يتضمّن

الدكتور أحمد عيسوي صالح

١ - خصخصة الشركات القابضة

رئيسي تحت مسمى تدعيم شركات الحوايات ورفع كفاءتها ولكنها تخاف من علة الكفاءة .

إن هذه الشركات (الأسكنديرية وبنيما وبورسعيد) تم إنشاؤها لتدوير العمل بالوطنى في تداول الحوايات ولم تملك الدولة فيها شيئاً حيث تم إنشاؤها بمساهمة من ميقات الموانى (غالباً مساهمة يمنية) ومن أرباح شركات قطاع الأعمال للفل البحري وهي شركات ناجحة بكل المقاييس وعلى سبيل المثال فإن شركة الأسكنديرية لتداول الحوايات قد تداولت في عام 1996/95 267.8 ألف حاوية مكافئة بولت وإيراداتها 124.3 مليون جنيه وحقت فائضاً للبر الفريه قدره 82.8 مليون جنيه وكات إجمالي الأصول: 153.2 مليون جنيه في عام 2006/2005 تداولت الشركة 656.6 ألف حاوية مكافئة بولت وإيراداتها 268.9 مليون جنيه وحقت فائضاً للبر الفريه بلغ 140.1 مليون جنيه بولت إجمالي الأصول: 366.1 مليون جنيه في عام 2006/6/30 على ذلك فقد .

- أرتفعت العاويات للتجارة بنسبة زيادة قدرها 140.1 %

- أرتفعت الإيرادات الجارية بنسبة زيادة قدرها 116.3 %

- أرتفعت الفائض النهائي قبل الضريبة بنسبة زيادة قدرها 69.2 %

- أرتفعت الأصول التجارية بنسبة زيادة قدرها 139 %

لا يدل ذلك على كفاءة الإدارة وزيادة الإنتاجية وتعيق الأرباح وزيادة التكوين الرأسمالي

فما هو جبر زيادة رأس المال لمستثمر رئيسي غالباً ما سول يكون أجنبي

إن الخصخصة يلزم أن تكون عملية على أسس تخدوم الإقتصاد القومى ويتم لا أن تكون غاية في حد ذاتها وأداء هذه الإقتصاد القومى فلا أحد يفترض على أن تخلف الدولة من أعضائها بتدعيم القطاع الخاص ومشاركتها في التنمية وتحمل نصيبه في خدمة الإقتصاد القومى وذلك بأن تقسم له المجال في الإستثمار بريل العليات من أمام لا أن تفسد على نقل الملكية .

إن مائة شلال (مياه، لسخنة، مياه، الرز) ومياه شرق بورسعيد لهم ألفة ناجحة على مشاركة القطاع الخاص وفى مياه الأسكنديرية بجري إنشاء شركة لتداول الحوايات بمشاركتها القطاع الخاص الأجنبي وفى مياه دميما شركة بجري إنشاؤها بمشركة القطاع الخاص الأجنبي ذلك هو الأسلوب المفضل لأن يضيف القطاع الخاص شركات جديدة بجانب أعمال قائم ويمكّن الدولة طالما أن كان ناجحاً.

## الخصخصة ما بين طريق النظرية ومجاذير التطبيق

الأستاذ / سمير معوض  
محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

حين فكرت في إنتاج فلسفة الخصخصة الاقتصادية وضمت إستراتيجية منهجية بحيث لا يصعب تطبيقها من الأصول والقواعد والطاقت الإنتاجية هو قطاع الخصخصة كيمًا إنفاق من خصائص لحاضر بخطوات والسبق واستبقا، وهنا ما المحاضر واستقبل تياران 4 يتناقضان في التوصل والتطور والنمو وإنتاج وإشباعها ولطيفها على 4 تكف عن التغير، الخصخصة إن 4 تدعو كبرها إداة من أدوات التنمية إالية من آليات التطوير ووسائل من وسائل إعادة هيكلة مسار التطوير وتصميم أسس تقاع قوى التقدم الإقتصادي والإجتماعي، ونحن في مصر أحوج ما يكون إلى هذا المزيج المتوازن الذي يجمع من الخصخصة وسيلة وأيسر في حد ذاتها.

عبرة كفة أخرى إلى نقطة الالتحاق وفي هذا الخصوص خصخصة قطاع اقتصاد النقل البحري وهو من أنشط إقتصادات صناعة الخدمات على مستوى الكرة الأرضية فالمعروف أنه في الإقتصادات المتقدمة فإن صناعة الخدمات تديل إكتساب أهمية متزايدة . وتد صناعة الخدمات في صاحبة النسبة الكبرى في مكونات الناتج القومي، ففي السويدانيات كان نصيب الخدمات في الولايات المتحدة حوالي 64% من جملة الإنفاق العام لأفراد الشعب، هذه الصناعات كذلك تمتلكان التوسع الأفر من إيجاد فرص العمل التي تبلغ زهاء 50% من مجموع القوى العاملة.

هذا القطاع الذي لم ينل حقه على نحو كاف وواف حتى الآن يعد بمكوناته ولقاء البشرية من ضمن أهم عناصر البنية الأساسية أو ما إصطلح على تسميته (social overhead capital) والتأيت في حسابات التطور أن البنية الأساسية القومية تبني وتدار وتوجه بواسطة الحكومة على المستوى التكنولوجي والمهاري وفي مجالات الصحة والتعليم والبنية الإدارية والتخطيطية، وما دامت الخصخصة قراراً قوياً لها يحتاج إلى فكر مقبوس، ليس هناك لبرالية إقتصادية بدون مفاوضات سياسية.

وبين ريب فإن إقتصاد المشاريع الإقناع في إقتصاد القطاع العام إلى القطاع الخاص سيحدث آثاراً مثيرة على البنية الإقتصادية والإجتماعية خاصة أن فلسفة إدارة المشروعات الخاصة (private enterprise) ياليد لمدى من الوات غلابة من محاولات الإقتصادية في ظل سيادة الإدارة الحكومية أو ما عرف بالإقتصاد المركزي أو القطاع العام، ليس من المقبول على الإطلاق أن يظل أن الحكومة تعتبر أسوأ مستثمر وأراد مدير فمى ثمانينات القرن العشرين كانت المشروعات العامة في الولايات المتحدة الأمريكية قلعة الرأسمالية الدولية شلت نسبة 12.6% من جملة الناتج القومي.

وبها قيل عن ميزات إقتصاد السوق الحرة وأهميتها بالنسبة لنا في مصر العولة فإن المبالغة في الإنفاق تدعو دين ديوت ونحن حسابات تدقية لا لها وما طبعها قد يبرونا موارد ليست في صالح تصحيح هيكلها الإقتصادية، سلت أثناء إلقاء محاضرة في البحرين الإقتصاديين في صالح عقلتها ثقلية المصافين في مدينة الغدلة عن رأي في خصخصة قناة السويس فكان ردى القاطع إن ذلك أو لم يسعد بمثابة تهديد سائر للامن القومي ومستقبل الإقتصاد الوطني وصيات الفحل القومي وبهذه المضافة وأعبرت عن إختلافي مع التوصيف الإقتصادي لفحل الوطني على أنه دخل ضمن يحد أن حد، المالة وعشرين إالا التي حضرتها وعظرات الأتال من المعالة المارة التي شيرها لا تعطيلها مشروعا ريبا وإنما مشروعا إنتاجيا من الدرجة الأولى.

ولميا يتخلل خصخصة البذور الأربعة البنية فإن ما تم في شأن بنكي الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضرارا جسيمة بصناعة الخدمات المالية فيه، البذور أوعية مالة ومعالجة للمحركات الأولية وأدوات خدمة التطوير الإقتصادي وتملكها من قبل ربح أموال أجنبية سيضع

جزءاً من الزروة القومية تحت سيطرة خارجية لا يفيها سوى الأرباح التي ستذهب إلى مراكزها في الخارج.

المحصل أن الخصخصة جاءت وكثما محكومة قاسية للقطاع العام فيما كان ينبغي أن تكون إداة لحكومة الإدارة المصرية التي أكلت المصروم فخرست أسيان الإقتصاد القومي كاتبة.

حتى الآن لا يمكن الزعم بأننا قد حققنا مستوى علياً معقولا من التجانس ما بين الطامات الإنتاجية الخدمية في بنية الإقتصاد القومي لمايك من حد كبير من القطاعات إنتاجية السلبية، ذلك لأن التخطيط الإستراتيجي فلتز يثير الدوران بصورة متواصلة في كل القطاعات التي تنتمي إلى الإقتصاد الريفي (Rent economy) والإقتصاد (إنتاج) شبه الريفي (Quasi-Rent) خرابا صعدا عن طامات إقتصادية إنتاجية ذمة وأخرى من الممكن إدماجها في غرسة التنمية الخدمية على هذا التخطف حين يحل الفكر الإقتصادي بجودي في أفاق البحث عن إجابات منطقية لمنطقت مسدرة وفجوات دائرية ومسابات وإجراءات الخصخصة (التخلص من أهم الأصول والطاقت الإنتاجية بالبيع تحت مسمى الإنتاج الليبرالي للإقتصاد) تصعب التساؤلات الهامة من قبيل: خصخصة ماذا.. وخصخصة لماذا.. وخصخصة كيف.. هي البؤمة المرشدة إلى محطة بارزة عامة على طريق تنمية وتطوير إقتصادنا الريفي لسيما قطاع النقل البحري أكثر وأنسب القطاعات الخدمية إنتاجية إنتاجاً وتكاملاً وتشابكاً مع أسواق التجارة البحرية الدولية.

بالإضافة إلى ذلك فإن هذا القطاع البحري من حيث تحليل البناء الوظيفي يعد من أكثر القطاعات الإقتصادية تكاملاً على المستوى الراسمي والأقوى مع كثير من الوحدات والقطاعات الإقتصادية الأخرى . وعلى هذين المحيين فإن تلبية التطل (القيم المضادة) يعد كبراً نسبياً، هذا التكامل اللوجستي يخلق بيئة أنشطة خدمية ذات مرديات تنافسية جبراستراتيجية على المستوى الإقليمي وفي مضمار الأركان النسبية الدولية، ومن ثم فإن أولويات الخصخصة الآن لا بد من تراتيبتها أن تتألف الشروع في خصخصة هذا القطاع الذي ظل من ضمن أكبر القوى المؤثرة للموارد المالية للفرانة العامة والمجدة للوظائف والمصدرة للخدمات والدافعة لإزجان المجهودات والمنتجة لتراكم الخبرات والمعارف العلمية والتأهيلية في مجال صناعة النقل البحري وصناعة الخدمات اللوجستية بشقي طلائها.

من الأمور التي تثير خلطاً وإرباساً في سياق الحديث عن الخصخصة هو أن منهاجها ينفاهيمه وأدواته وأهدافه إنفق إلى دقة التعديد والتوصيف على نحو غلاف وتماشي مع طبيعة البنية الإقتصادية والإجتماعية في مصر . فالخصخصة هي صنو الليبرالية الإقتصادية التي أثبتت بدورها من شمار (Laissez Faire) أن تقاطي الشروع في الإقتصاد القاتل بعدم شكل الدولة في الشؤون الإقتصادية وفي الحقيقة بين الفحل في تطورات أكاديمية على أهميتها إقتصادية فإن حرية الخطط المصري الدامي إلى الخصخصة أصابعاً قدر من التشوش والإرباك في سعيها للجمع ما بين تناقضين، الأول هو مطلب الليبرالية (التحررية) الإقتصادية والثاني هو الداروينية (الإجتماعية) (Social Darwinism) .

هذه العقيدة الإقتصادية فحواها أن التطور الإقتصادي وفق المفهوم الرأسمالي يتحقق من خلال الصراع من أجل البقاء والهزيمة والربح في معرته المالية المجردة لأن القوى في مجاله اللاتية هو الذي يسيرو، أن المنافسة غير الفعالة مستوى على إزالة الأضعف على قدر ما تكافى الأكثر صلاحية (فزة) وفي هذه الحال فإن في الحكومة أن تمتنع كلياً عن التدخل في الشؤون الإقتصادية على أساس نظرية (دعه يعمل دعه يمر) . إلا أن الزيادة الإقتصادية الجديدة تستكث بضرورة أن تفصل الحكومة المراكزية والمعاظ على الزراء الإجتيمعي حماية الطبقات التي تلحقها غلواء المنافسة الداروينية ذات الأتباب والمخالب.

الخصخصة لبنيا تحتاج إلى غيبط المفاهيم والمعايير حتى لا تصعب مثل طوفان نوح، فالكالات لنلاحية العامة لم تكن مطلقاً شركات خاسرة ولم تكن أبداً عبئاً على الموازنة العامة كانت قرباناً غير مبرر قدم بسرعة مثوية للتساؤلات على منافع الخصخصة ففسر الجميع بدواها وبطائنها باعتامهم فيه من إستثمارات يبالواشها الضخمة . لقد أسفر القانون رقم (1) لعام 1998 عن فتح الباب على مصراعيه لعولة الكالات البحرية الأجنبية تحت طلاء الإفراكية في الملكية والإدارة مع الكالات البحرية المصرية، من ناحية الضرورات العملية لم تكن هناك أسباب ملحة لبدء بهذا القطاع . نسبياً وإن إتفاقيات التصفية والتعرفة والتجارة وقواعد منظمة التجارة الحالية فيها مشجعة تنبع لنا التصوف الزمنى في هذا الشأن

في سبيل التطوير المعرفي وليس المجادلة فإن الحكومة (السلطة التنفيذية) يجمع أجهزتها تعد في الأساس محتاجا على نطاق وخصمات فهل يمكن أن يظل القطاع لخصخصة هذه الصناعة الحكومية الهامة والأساسية ؟ حتى أعنى الدول في النظم الرأسمالية



# تابة / برنامج التخصص المصري

## بقية المنشور في الصفحة السابقة ريان / فاروق عبد المنعم الصايف

### محاسب سعيد رجب شرف

#### الخبير المالي والاقتصادي

أولاً: برنامج التخصص ليس هو السبيل الوحيد للخروج من قنق الزباجة  
ثانياً: نعم هناك محائير ومناطق محيرة يجب عدم الارتباك منها مهما كانت الإغراءات والتفويطات للأسباب الآتية:  
1 - أننا إذا أردنا ذلك مبررة غير مادية في عمليات التخصص فذلك لماذا تخصص الشركات الكبرى للفرق والشعوب في لبنان الحكوم ومفلي وتبيها شخص هندي ليس لديه معرفة عن خصائص الشعب المصري وأجد أن المقترى يقوم باستثناء عن مئات من العمال هم في حاجة إلى العمل بـ ١٠٠ والعمال في حاجة إليهم  
ب - لماذا يبيع بنك الاسكندرية الذي كان في الأصل بنك باركليز وأمهته القوية وكان مثلاً يحتذى به - ثم لماذا تصرف عليه ملايين الجهات التجديد - ثم يبيع ببقية تلك مما صرف على تجديده  
ج - أرى أن يبيع البنوك المصرية أسوأ ما تباع في الحكومة حالياً - فلماذا تترك بنك القاهرة لعدة أيادي دون أثبات غير متقصصة ومخبرة أدت إلى أن يهلك البنك معظم أمواله وأسماءه - رأيت مع أكتئاب المصريين إلقاءه من عزه  
د - أرى أن تفتد الحكومة من بيع الشركات الصناعية الكبرى مثل شركات الغاز والصناعات الكيماوية وكبار الوار - وأن تعمل جاهدة على إصلاحها بطرح أسهم زيادة رأس المال لإعادة بيعها للمالية من جديد ويأخذ هذه الأسهم للمصريين فقط.  
هـ - أرى أن برنامج التخصص المالي والذي تعلق عليه الحكومة توسيع قاعدة الملكية ليس هذا السبيل الوحيد للخروج من قنق الزباجة فبرنامج التخصص المالي لا يلزم البيع للمصريين فقط ولكنه يعرض للبيع بالسعر الأعلى من ناهية أن الأصول الثابتة مثل المباني والأراضي لا تلتزم بمل كيف يبيع ميثاقاً وأرضياتاً للجانج والمثال على ذلك بيع مصر القديس بتراب القوس - وكان كل هم من اشتراه بيلاش يتخلص من الامتلاك المصرية - مما أدى زيادة حجم البطالة ويحصل معلم الشباب والأرجال على المأوى دون عمل يذكر هذا رأياً ليس عرض على دولة الأمر من قبل من بعد.

7 - قد يكون مطلوباً الآن كما يقول الدكتور على لطفى (مجلس البيرقراطية شتاء 2003) إتباع نظام المشاركة بين القطاعين العام والخاص خاصة في ظروف الركود الحالية التي لا تسمح بالبيع بأسعار معقولة مع العمل على إعادة هيكلة وتطوير وحدات قطاع الأعمال المتعثرة.  
8 - قد يكون مطلوباً الآن إيجاد صيغة ملائمة تضمن تكامل الدور بين الحكومة والقطاع الخاص ووضع لزاماً التخطيط لصناعة مصرية المواد عالية الأسواق تحتل مكانة متقدمة من صادرات الصناعة المصرية.

### سؤال يبحث عن إجابة

... ويطلب السؤال مطروحاً في مسلسل برنامج التخصص في مصر الذي لم يته بعد  
هل التخصص هدف أم وسيلة؟  
والإجابة التي أملكها تقول أنها:  
هدف الزيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الادفاد التي تسمى الدولة إلى تحقيقها في ظل القطاع العام وفي ظل التصاريح السوق.  
وسيلة لخلق قطاع خاص قوى وانتقال إلى اقتصاديات التسوق.  
ولكن ماذا عن التطبيق والتفعيل والإنجاز ؟  
هذا هو السؤال ؟  
ونك في القضية !!

2 - قد يكون مطلوباً الآن الترتيب والترتيب في نقل ملكية شركات قطاع الأعمال العام إلى القطاع الخاص المخطط على حقوق العاملين والرفعة في عدم التسرع في البيع عند أقل من السعر العادل.  
3 - قد يكون ضرورياً الآن وقف بيع كل المشروعات الراجعة لفترة من الوقت كي تستفيد الدولة من عائد هذه المشروعات  
4 - قد يكون ضرورياً الآن الإهتمام بتطوير شركات قطاع الأعمال العام وريادة كادتها الإنتاجية بوضع إستثمارات جديدة حيث يساعد ذلك على  
القطاع على أصول هذه الشركات وتطويرها إلى الأفضل وبما يمنع تفهوها  
5 - قد يكون مطلوباً الآن إستخدام حصيلة أو عائد التخصصية بإعادة إستثمارها في مشروعات جديدة يتم دراستها بدقة وعناية وتحمل الأثرية تلك المشروعات التي يصعب على القطاع الخاص القيام بها ولشروعات لصناعات عالية التكنولوجيا  
6 - قد يكون ضرورياً الآن إدارة شركات قطاع الأعمال العام وحتى يتم تخصصتها وفقاً للأساليب الإدارية الحديثة وما تشتمل به من مرونة وتشابكية وفقاً لأصول إقتصاديات السوق بعيداً عن البيروقراطية.



### تكنولوجيا يابانية لمصر

توكلت مصر على اليابان في تطوير صناعة تشهدهم بين وزارة التجارة والصناعة المصرية وبعثة التعاون الدولي اليابانية (ايكاغا)، وذلك بعرض دعم وتنشيط تش وتوطيق التكنولوجيا اليابانية بالصناعة المصرية ، وتوسيع خدمات وأنشطة مركز التكنولوجيا اليابانية لتصنيع الجودة ورفع الإنتاجية ( كيارا) بمنحة يابانية تصل إلى 17 مليون جنيه .



### فوز الأكاديمية العربية

فازت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في المسابقة العالمية التي نظمتها الأوبرا العالمية بمشاركة اليابانيين - بتصنيفها ضمن أفضل ست جامعات على مستوى العالم لتلعب نظام المودة في التعليم العالي .

### زيادة حجم التجارة العربية

التي الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية محاضرة بكلية الدفاع الوطني بأكاديمية ناصر العسكرية العليا ، حيث أكد أن هناك زيادة ملحوظة في حجم التجارة العربية البينية حيث تجاوز الناتج المحلي الإجمالي العربي حجم التزليين دولار للمرة الأولى ليمثل إلى 1050 ترليون دولار نتيجة لزيادة أسعار البترول إلى حوالي 70 دولار للبرميل الواحد ، علاوة على الإصاحات الاقتصادية في عدد من الدول العربية وفي مقدمتها مصر ، كما أن معدلات الإستثمار العربية البينية حققت زيادة ملحوظة في العام الماضي ووصلت إلى 44 مليار دولار مقابل مليار واحد في السنة الماضية ، ويبلغ ذلك طفرة كبيرة في العالم العربي .

### محطات وأخبار

#### حملة إعلامية لدعم التعاون

هذا الملتقى الخاص إعلامي دول حوض النيل بالقاهرة تحت رعاية الدكتور محمود أبو زيد وزير الحارز المثالي والري ، حيث أقيم 30 إعلامياً على إطلاق حملة إعلامية لدعم التعاون فيما بينها لإبراز الجوانب الإيجابية التي تحققت في مجالات التعاون على مدى السنوات الماضية مما يساعد على بناء الثقة وإزالة لصوره السلبية المتروكة لدى شعوب، وبعثت دول حوض النيل.

### تطبيق الأمانة الملاحية الجديدة

وافق مجلس إدارة هيئة قناة السويس على البدء في تطبيق الأمانة الملاحية الجديدة لتنظيم عبور السفن والقائلات بالبحر المحلى إعتباراً من أول يناير القادم . ومن أهم ما تضمنته الأمانة السماح للسفن بطول 62 قدماً بالصوبر ، وزيادة العرض المسموح به من 32 قدماً إلى 40 قدماً ، وفتح أبواب فرس غرارة على السفن التي تستفيد خطاطين من خارج الهيئة دون إذن في المناطق الجغرافية .

# بعض التأثيرات الناشئة عن إنشاء ميناء جديد

## Some Impacts Related to a New port Construction.

Prepared by : **Mohamed Ramzy Awad**

"Coastal and Port Engineer"

New ports planning, design and construction depend on many physical and environmental important governing aspects. The environmental impacts related to port construction are considered critical and should be studied and classified based on the international known lists. Based on such environmental studies, the best layouts can be prepared, which is able to provide good handling operations. After, the best alternative can be selected from these proposed ones and can be modified if required to improve its attitude/efficiency. Fig.1 presents some examples for the expected environmental hazard sources/impacts due to material preparation "Fig. 1-1 through Fig. 1-3" (Rock blasting in the quarry) and rock dumping in water (As in breakwaters construction). Fig.2 Fig. 2-1 through Fig. 2-4" presents some main stages in the process of a new port construction and their role as sources of the environmental impacts on the water environment.



Fig. 1-1 Rock blasting-Dust source.



Fig. 1-2 Rock cutting/preparation



Fig. 1-3 Rock dumping in water.

**Fig. 1. Environmental Impacts from used materials in port construction.**



Fig. 2-1 Removing of soft subsoil (soil improvement).



Fig. 2-2 Final breakwater section After construction.



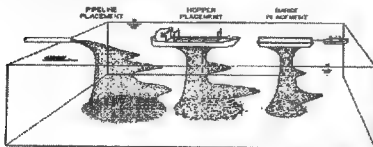
Fig. 2-3 Earth works in the reclamation area.



2-4 Placing of armour units in Breakwaters.

**Fig. 2. Environmental Impacts due to port construction works.**

For the effect on the water environment in port development activities, the sediments settlement includes many features as sedimentation consolidation, secondary settlement, re-suspension, erosion, far field transport and stability of top layers. Material in the silt and clay size bands generally exhibit properties of cohesiveness as the inter particle forces and stability of top layers. Material in the silt and clay size bands generally exhibit properties of cohesiveness as the inter particle forces and stability of top layers. For settling velocity, it depends mainly upon the particle/materials characteristics. For fine materials, the velocity is proportional to the suspended sediment concentration. The effect on sediments (Sediment transport) come mainly from current and waves effects. For currents effect, the bed shear stress depends upon the bed roughness and the flow velocity. For waves effect, it depends upon many items, but mainly on the water depth, wave height and period and the bed roughness. For combined waves and currents effects, the vector sum is effective and the time variation must be taken into account. Figure 3 presents a neat sketch ketch (As defined in some international specifications) for sediments dumping/placement in the sea, different mechanisms and their expected formation and dispersion in water. Fig. 4 presents the reclamation works, by using rain bow mechanism. This mechanism mainly used for reclamation works behind new constructed berths in the commercial ports.



**Fig. 3. Sketch for sediments dumping/placement in the sea, different mechanisms**



**Fig. 4. Reclamation works (Rain bow mechanism)**



الدواء /مدير سعد محمد أبو سمرة  
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

# الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية • إنطلاقة جديدة على طريق الإنجاز

## خطة استراتيجية طموحة لتعظيم الإيرادات وترشيد الأنفاق وإعادة هيكلة الموارد البشرية

الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية "كونساب" إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري وعضو الاتحاد العالمي لمؤنى السفن "الأيسا" وحاصلة على شهادة توكيد الجودة الإيزو 9001/2000

- 1 - تمثل الشركة تكلفة الماشي البكر عن سنوات سابقة.
- 2 - تمثل الشركة تكلفة مصروفات سابقة.
- 3 - تتألف أفعال الوحدات البحرية المملوكة للشركة مما يتطلب عمرا وقطع غيار مما تسبب عن ارتفاع كبير في مصروفات الإصلاح.
- 4 - قرارات سابقة من هيئة الموانئ منذ عام 2003 بشأن زيادة على الانتفاع.
- 5 - ارتفاع أسعار البترول والغاز من 90% مما جعل الشركة مبالغ حائلة.
- 6 - تمثل الشركة مطالبات من هيئة التأمينات الإجتماعية نتيجة تحول الشركة إلى القانون 159 لسنة 1981.

### 4 - خطة استراتيجية -

- وأضاف اللواء / منير سعد لـد توابل مسئولية رئاسة مجلس إدارة الشركة منذ حوالي عدة شهور وكان التصدي الأساسي يتمثل في العمل على النهوض بالشركة وتحسين أدائها وتتابع أعمالها لتستوعب مساهمتها الطيبة وضخها على الطريق السليم لتعود إلى تحقيق الإنجازات التي تتناسب مع ما تمتلكه الشركة من إمكانيات هائلة وما تقسمه من قدرات بشرية كبيرة ووضع آله لكي يتم تحقيق هذا الهدف كان يزيد من وضع خطة إستراتيجية شاملة تعتمد في المقام الأول على استغلال الثروة البشرية بالشركة والإستفادة القصوى من خبراتها وكفاءاتها وزمدها توفير الإمكانيات المطلوبة من الأيمان لشديد بل لإنسان الفاعل على علم صنع المعجزات إذا أحسن قيادته وتوجيهه .

- وأشار إلى أن الخطة الاستراتيجية التي تم وضعها في هذا الإطار تشمل العمل على **المحاور الرئيسية** يأتي في مقدمتها: تنظيم الإيرادات من خلال دراسة السوق دراسة وفياة وسواء ما استندركه أو السوييس أو أوبرسيد أو دمايا لمعة إحتياجات هذه الأسواق وإدراك الشركة لثنية هذه الإحتياجات

- فكان **المحور الأول** من الخطة يفيثل في الإهتمام بعملية الضافية والتعريف بنشاط الشركة وفي الأتفلل تم إنشاء موقع الكتروني للشركة على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت" ليكن موجعا من قبل وأصبح هذا الموقع من المواقع المحترمة على مستوى العالم يسهل التعامل والتواصل بين الشركة وبين الشركات العالمية في مجال التوريدات .

- فكان **المحور الثاني** للخطة يتمثل في تنظيم إيرادات الشركة وتم بعدد الله خلال الفترة القصيرة الماضية فتح العديد من مجالات العمل في نفس الأتلفة التي تعمل فيها الشركة - يتمثل **المحور الثالث** في توفير المصروفات والنفقات الأار الذي يصعب في النهاية كذا في زيادة الإيرادات وبالتالي تحقيق أرباح وتم وضع خطة لتحقيق هذا الهدف تشمل جزءا جوهريا من جزء متبسط الذي يتم بالفعل تقطيل المصروفات وتكاليف التشغيل إلى درجة ملحوظة.

- أما **المحور الرابع** ومن أمانة الهيئة وما يتناسب مع القدرات والإمكانيات للموارد البشرية كما أفضا مساهمات أنة تم تحويل تجميعات الشركة القابضة إلى برامج عمل يجرى تنفيذها على أرض الواقع كان لها مردود إيجابي كبير .

### 5 - سياسة تسويقية جديدة -

كما أضاف اللواء / منير سعد أبو سمرة إن خطة الشركة التسويقية تقوم على أساس الاستفادة من الوسائل التكنولوجية الحديثة والدراسة الجادة للسوق للوقوف على إحتياجاته مؤكدا أن التسويق من أفعال عناصر البناء عليه يمكن تحقيقه أسد التسعير وجمع التوريدات المطلوبة ومشيرا إلى أن التسويق علم وفن وتطبيق علمي في نفس الوقت . وهو الفكر الجديد الذي يتم تنفيذه حاليا ويؤكد له مردود إيجابي مسرعا . وأضاف أن مجلس إدارة الشركة حرص خلال هذه الفترة على فتح مخرج تسويقيا من

فروع للشركة المختلفة . في تم فتح فروع شهريا حسب الحاجة حيث إن فرغ ومنه بعض الكلفات مما جعل الفروع تندهس في تصعين الأباء وتطعيم الإيرادات وتوسيد الإنفاق وبالتالي التناقص في زبادة الأرباح . هذا التناقص الشريف بين الفروع كان له تأثير إيجابي ملحوظ على نتائج أعمال الشركة ككل .

- صرح مصري كبير يمثك من الأكاديميات الهائلة والقدرات ما يطله لتحقيق مسيرة إنجازات ضخمة إلا إنها مرت بفترة حالت خلالها من العديد من المشكلات ولفق مائتا بين المشكلات وتحقيق المنفع منها . واجهت الشركة التوريدات والأشغال البحرية العديد من التحديات خلال السنوات الماضية كان لها تأثير واضح على نتائج أعمالها - وكان من الضروري أن يتم تطبيق فكر جديد لكي تستعيد الشركة مكانتها ورياستها من خلال إعادة توظيف إمكانيات الشركة الهائلة وضخها من جديد على طريق الإنجاز

### 1 - دراسة جادة للسوق • وخلق مناخ تنافسي بين فروع الشركة • وتقييم دور الأداة

- ولد أن تولي اللواء بحري / منير سعد محمد أبو سمرة مسؤولية رئاسة مجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بداية من الخطة الاستراتيجية لشركة على طريق الإنجاز والقيادة الحقيقية لإستدامة سمعة الشركة العالمية وتحسين أداها لتطمع بالوصول إليها على والذي يحقق طموحات الشركة القابضة للنقل البحري والبري .

- تولى اللواء بحري / منير سعد أبو سمرة مجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة في 18/ 2006/2006 ورغم مرور هذه الفترة القصيرة إلا أن الفكر الجديد الذي تم تطبيقه بالشركة بدأ يسلط مؤثرات جيدة تبشر شكل رائع ولكن أن الشركة على أعقاب عصر جديد من الإنجازات يمكن تقبل بها إلى أفاق رحمة من التطوير والتحديث في المستقبل القريب . .

- نجح اللواء بحري / منير سعد محمد أبو سمرة في تطوير فكر العاملين إبطالاً من إيمانه العميق بقدرة الإنسان المصري وما يتصف به من روح التصدي وقدرته على صنع المعجزات إذا أحسن قيادته وتوجيهه . سعى خوات الطويلة التي أكسبها خلال رحلة عمله بالقوات البحرية في التشكيلات البحرية ومجالات التخصص والتدريب في وضع خطة عمل إستراتيجية للشركة المصرية لتوريدات والأشغال البحرية تقوم في الأساس على إستغلال قدرات الشركة البشرية وإمكانياتها الهائلة مع إتباع فلسفة إدارية حكمية ذات طابع خاص إستطاع من خلالها غرس روح جديدة في نفوس العاملين لنقل فريق عمل يضم مائة من الكفاءات المصرية يعملون في تناغم وأسماح لتحقيق الأهداف التي تم وضعها بعد دراسة السوق ومعرفة البصرين إلى فريق عمل يضرب للنيل في الأتنام والأخص والقتالي من أجل الصعالي المأمورة وجعل وعلى من طراز فريد أحد أبناء القوات البحرية المصرية ونموذج رائع للوطنية والعمل من أجل رفعة شأن مصرنا الحبيبة نه اللواء بحري / منير سعد محمد أبو سمرة رئيس الإدارة والعضو المنتدب للشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية "كونساب" والذي كان له مائة الفاتح التالي



2 - نشاط الشركة -

- في البداية يقول اللواء / منير سعد أبو سمرة أن الشركة تعمل في العديد من الأنشطة حيث تقوم الشركة بتوريد كافة التجهيزات البحرية السفلي من مكرولات وأوتاد سفن مائية وأجهزة بحرية وتقيم بكافة أعمال المراسمة الكهربائية والمانع والمعالجة الكيميائية للهيكل المائي المندعية والمصاهر - كما تقوم الشركة بأعمال التجهيز والتطوير ومراقبة المطارات للسفن داخل الشون والمخازن علوة على أفعال مكافة أعمال الخدمات البحرية

- وأضاف أن الشركة تمتلك أسطول مفلات مائة مجوه لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية بالإضافة إلى قيام الشركة بتوريد كافة أدوات السباحة والإغراق وكذلك كافة أدوات الفسار ولأوتار والأجهزة البحرية حيث تقوم الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بتوريدها - الشركات الشقيقة في قطاع النقل البحري .

### 3 - الأشغال والصعوبات -

- ك أشغال الو / منير سعد أبو سمرة أن هناك الكثير من الصعوبات والتحديات التي واجهت الشركة تمتل في -

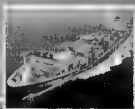


# الشركة المصرية للتوريدات والإمدادات البحرية The Egyptian Marine Supply Contracting Co.



مقر الشركة  
ج.م.ع. - القاهرة - مصر

معدات زوارك بحرية



تأمين سفن

أشغال عامة وبحرية



زوارك ولوازمها



بويات بحرية  
the paints



خيول وإمدادات



معدات بحرية



معدات إبحار



المعدات الكهربائية



مقر الشركة: ج.م.ع. - القاهرة - مصر  
مقرات (كوتشاب) - مجمع بواني جمهورية مصر العربية

Website : [www.consupegypt.com](http://www.consupegypt.com)

E-mail: [consup@notmail.com](mailto:consup@notmail.com)



**FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)  
"MOUSELHY BROS"**



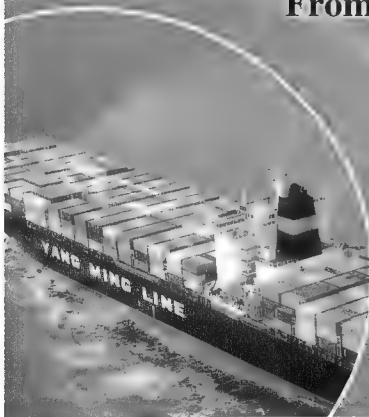
**YANG MING LINE**

**YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT**

**WEEKLY SERVICES**

**Direct Calls  
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



**[www.finmarshipping.com](http://www.finmarshipping.com)**

**Address : 3, Fomand Addah Str., El-Messalah, Ramleh Station  
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500  
Fax : (002-03) 48 40 757**





# الشروعات وميثاق دمياط تسير على قدم وساق



الدواء

توفيق أبو جندية  
رئيس مجلس الإدارة

## ميثاكنس

### (لإنتاج الميثانول)

تم ترسية إنشاء المشروع على شركة كيميائية إيطالية والتي تعاقدت بدورها مع شركة بروجيت المصرية لتفكيك الأعمال المدنية في 5/22 من العام الجاري تم البدء في التجهيزات الأولية للمشروع تم البدء في عمل البوابات المؤقتة وتحديد الطرق والأعمال المساحية والتخطيطية من المخطط عمل إنشائي وضع حجر الأساس للمشروع يوم 2007/9/4 على أن يتم الانتهاء من المشروع خلال عامين .

## DIP دمياط الدولية للموانئ

تم ترسية إنشاء الأرصفة على شركة أركريون اليونانية والشراكة مع شركة المقاولون العرب وتم ترسية إنشاء الساحة على شركة أركريون تم التعاقد مع شركة كورية وأخرى يابانية لتصنيع وتوريد أوناش الرصيف الساحة وأوناش RTG وأوناش الساحة .  
تم البدء في الأعمال المساحية والتخطيطية بجداري العمل في تجهيزات الموانئ من المخطط عمل حفل افتتاح لإنشاء إشارة البدء في إنشاء المشروع خلال شهر سبتمبر على أن يتم إنهاء المشروع خلال عامين ونصف .

## أي أجريوم (للمنتجات النيتروجينية)

تم ترسية المشروع على شركة أركريون كمال رئيس وتعاقدت على تنفيذ الأعمال مع شركة بروجيت تم الانتهاء من التصميمات التنفيذية للمشروع تم البدء خلال مايو من العام الحالي في الأعمال المساحية والتخطيطية وعمل الأسوار والبوابات المؤقتة . من المخطط نهر المشروع وبداية الإنتاج خلال 26 شهرا .

## تهنئة أسرة تحرير مجلة انترناشيونال



الدكتورة

إيمان محمد وفائي رمضان  
بالثقة التي أولاها إياها  
سعادة الدكتور

## جمال الدين مختار

رئيس الأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحري

بعمادة معهد النقل الدولي واللوجستيات

بأكاديمية العربية

للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

متمنين لها دوام النجاح والتوفيق



## شركة قناة السويس للحاويات تداول مليون حاوية في أقل من سبعة أشهر

نجحت شركة قناة السويس للحاويات في زمن قياسي لا يتجاوز سبعة أشهر منذ بداية العام في تداول مليون حاوية مكافئة، تتواصل بذلك تحقيق المزيد من الأرقام القياسية التي تواتت منذ افتتاح المحطة في ميناء شرق بورسعيد الأوحد في أكتوبر 2004 .

ولتتبع ذلك قناة السويس للحاويات منفردة على قمة الموانئ المصرية حيث تتداول ما يزيد على 40% من إجمالي عدد الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية مجتمعة.  
كما تهدف الشركة إلى إتمام تداول المليون الحاوية قبل نهاية العام لتحقق بذلك المركز الخامس بين موانئ البحر المتوسط وتتواصل قصة نجاح بدأت وأسهمت بسواعد مصرية وبخبرة دولية وأسلوب إداري رفيع.

ويعيداً عن جهاز الشعارات والرموز ودون الإغلاقات لآداء التراجع يدفع هذا المشروع اقصى قدام بغضل ثلثة وثلاثة في إحصاءة حقيقية للإقتصاد المصري إرساء لبدا الأستفادة من التجارة لعالية التي تمر بأرضينا عبر قناة السويس وعدم الإكتفاء بربح المعبور التي يمكن مضايفتها في حالة نجاحها في تقديم حزمة متكاملة من الخدمات للسفن العابرة .  
ويمثل التدوين البقاء مع وزارة معلقة في هيئة ميناء بورسعيد حجر الزاوية في تطوير هذا الميناء الذي يحل كل من شارك ويشارك في تنمية أن يفخر كل الفخر بما تحلقه ويطلق إلى مزيد من الإبداعات والتأجاج  
ومن الجدير بالذكر أن ما تحلق لم يكن ليتعلق لولا الجهود الخلفية والدعم الصالح من

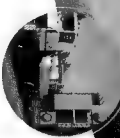
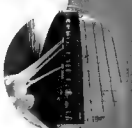




# إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل المتكامل سهلاً وذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد عزابي - برج البردي - المهندسين - ١٢٤١١ إمبارجة  
تليفون: ٣٤٨٧٨٧، ٠٢ ٣٤٨٧٨٧ (خط ١٢) موبایل: ٣٩٢٠٠٧٢، ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢ فاكس: ٣٤٥٠٦٦١ - ٣٤٥٠٧٨٥ ٠٢ ٣٤٤٧٧٨٥  
بريد الكتروني: [sales-marketing@egytrans.com.eg](mailto:sales-marketing@egytrans.com.eg)

## لازلت أبحث عنها ..



غابت وصلا غيابه وأظن أنه سيطول ويديم إلى أن يقضى الله أمراً كان مفعولاً. أبحث عنها في كل مكان وفي كل الأوقات لكن دائماً وأبداً أصاب بخيبة الأمل، قلبي معلق بها فهيني لم ترى غيرها وصلى دائماً يقف ضد المشاعر الكاذبة والأحاسيس المزيفة ، وكلما حاولت أن أعمل العقل والمنطق وأنحى القلب والمشاعر والأحاسيس جانباً، أبعدو إنسان جامد بلا نبضات وأتهم نفسي بقوة باتهامات عديدة أقلها سوء الفهم والتقدير، والرجعية والسلبية.

عليها؟ الإجابة السهلة هي بالتاكيد نعم! لكن الأصعب من (نعم) هو (لا) فلا (نعم) تريخ ولا (لا) تريخ فالعلاقة متشابكة ومتشعبة وغير تقليدية بالمرّة رغم أن تلك العلاقة التي أعيشها ويعيشها مثلي ملايين المصريين الغلابة في علاقتهم مع .. مع (العولة) مع الحكوة . بل مع جميع الحكومات التي تتوالى القيام بحكم الشعب المصري أو استأذني يا استأذنتي يا أخواني يا أخواتي لست من دعاة الحقيقة وأحاول أن أغلف الحقيقة بغلاف الأمل والموح والتطلع إلى إمكانية الإصلاح والتطوير وإلحاق نزيه الضائير والإفلات الأخلاقي ، إن المشكلة ليست في الحكوة وحدها وليست في الحكوميين بحدس لكنها في كليهما، المشكلة كذلك في المناخ العام.. جو الأثرة المستمرة، جو (الانما مائية) جو (ماليش مدعة) أنه جو مضطرب ومثير للاصحاب لكن هل ينقي مكتوبى الأبدى لتتساقط الدموع ثلج الدموع ونجاس كائناتها لم تحاول أن تكون رجال.

### فيما يبدو

- إنتخابات الوحدات القاعدية في الحزب الوطنى الميفراطى تمثيلية كبيرة لكنها رديئة الإخراج والتشكيل والسيناريو وكلما نظرت إلى صفوات الشريف الأمين العام للحزب الوطنى أضع يدى على سبب المشاكل الحقيقية لهذا الحزب الفاشل .

- أقول لجمال مبارك إن محاولات الإصلاح المستميتة التي تقوم بها في الحزب سيكون رديئة الإخراج والتشكيل القاعدية الرعوية للحزب سيئة وتحتاج إلى ثورة من نوع خبير قد لا تتحمل قمة الحزب وقياداته.

- حديث التغيير الموسى بطول البعوض ويقض الطرف عن البعوض بالعمليات الإعلامية الدلوفة

الأجر للقيام بعمليات التلميع الورنيش

- "سمير رجب" بقى من عزمك 24 ساعة .. مع أطيب تمنياتي

"محمود عباس" يصدر مرسوماً رئاسياً بقانون يمنع حماس من دخول الإمتحانات.. لا أدري من يمثل هذا الرجل مع الإقتدار للرجال لا طعم .. لا لون.. لا رائحة أى تغيير تلك التي نكتب بها فلسطين .. رجل ضعيف .. العوية في أيدي اليهود.

- ممتاز القط (تعتيش وتعتذ غيرها) يا بطل أؤكد لك أن كلاكه إن يبقى

ألتحق بها تعلقاً شديداً وأهتم وأراقب كل حركاتها وتحركاتها غير عابئ بتعديلات الآخرين الذين يكيلون لى الإتهامات وماذا لا ألتحق بها وحاضري مرتبط بها ومستقبلي ومستقبل أولادى متوقف عليها دون غيرها أهتم بها وتتجاملنى، أنشغل بها وتتشتغل على ، أذكرها دائماً بما بيننا وما يجب أن تكون علي علاقتنا وهي على طول الخط تجعل بدناً من طين وأخرى من عجين، وكلما أحتمت إليها ومطبت حق من حقيقى أو لجأت إليها في أزمة من أزماتي الكبيرة والكثيرة و التي أواجهها بمفردى أعرضت وولت النبرا وكلما جلست بمفردى متأمل كل الأفكار التي جمعتها أجيداً - للأسف الشديد- نكريات الية ومؤلة ومحبة لقد أحرقنتى وأغرقتنى بحرمتى من حقيقى كبشر حرمتى من "لغة العيش" حرمتى من (شجرة ماء) وفوق كل ذلك حرمتى من العربة، لقد صارت نسمات العربة واستولت على ما تبقي من كرامة، أحرص دائماً أنها تسعد لأحزاني وآلمى ومعاناتى، علاقتنا دائماً على صفيح ساخن، التوتير هو عنوانها وخطها العريض، وكلما كانت هناك بادرة أمل في إصلاح ذات البين وخلق شكل وجوه جديدين للعلاقة التي نرتبط تسرع في إحيائها بمخططاتها الضيقة التي لا تنتهي.

تغيب غياباً طويلاً حين تعود وتظهر من جديد تظهر بلا إستحياء تهاجمنى بلا سبب وتعلق فشلها ونكباتها وكوارثها على، والغريب أن نفس السيناريو يحدث ويكرر بنفس المفردات والجمال والعيارات، نفس البررات ونفس مساهيق التجديد المضروبة التي تستخدمها وكل ما هو مطلوب من أن أصنع ما تريده هي وتارة هي مطلب من ألا أفكر وألا أناقش وألا أتجاوز وألا أقر مصيرى بنفسى!!

وعلاوة على كل ما سبق فهي تتميز وتتصف بأنها كاذبة ومتناقضة، كدها مستمر وعلى طول الخط وفي جميع المجالات هي تكتب لتجمل الصورة ، وتجمل الصورة لكي تستعد لكذبة جديدة، وفي كل الأحوال هي غير محيرة على القيام بمعامل رديئة الكتب لكنها فيها يبدو قد أضمنت تلك العادة العلنية بعدما تركت (السرية) هي كذلك تتسم بقصر النظر الشديد وترفض الإستعانة بنظرة مناصدها على الرؤية السلمية للأمر .. تنظر تحت قدميها على أحسن تقدير مستبقلها بمن ذليلة بديقة، ليست عندها القدرة على استشراف المستقبل وقرامة الأحداث وتصلها واستخلاص العبر والعلاطات، كما أنها وعلى طول الخط لا تتسنى الماضى فقط بل تسعى جاهدة لتزيوره والتلاقي في تقاصيله العديدة أحوال أن أفتنها بأن التغيير يجب أن يكون في المستقبل لأنه لم يحدث به لكنها دائماً تصر على ترك المستقبل ليصنع لنا الآخرون وتتكرر هي لتغيير معالم الماضى لتبدأ رحلة تزيوير التاريخ حتى تتقن الحقائق وتتوهم وسط زحام المشاكل والأزمات، بيد أنها سيئة السمعَة وسيئة الخلق وغير مثبونة بالعواقب، كما أنني حاولت معها كثيراً لئلا جودى ولكن ما هو الحل؟ هل نلتقي ويذهب كل منا إلى حال سبيله هل أجبرها وأنفصل عنها ولا أعتمد

# نصائح طبية ... غريبة ومضحكة



إن عالم الطب ..عالم مليء بالأسرار وبما القموض ولكن مع تطور الأبحاث والدراسات أصدر مجموعة من الباحثين مجموعة من النصائح الطبية التي قد تراها غريبة ومضحكة ولكن لها أصل وتفسير من الناحية الطبية وهذا نحن في هذا العدد نعرض لسيادتكم بعض من هذه النصائح حتى تستفيدو منها وتناولوا تطبيقها علها تنال إيجابكم.

## النصيحة الأولى... تخفيف إحمقان الأنف وكيف تتخلص منه؟

هل تعاني من إحمقان الأنف المزمن ولم تقهر فيه الأدوية التي تأخذ وأصرع طريقة العلاج قد دفع لسلكك ضد سقف فمك بالتأنيب ثم إضغظ بين حواجبك وباصبع واحد هذا وسيب هر عضة فهر التي تمر عبر الحمارث الألفية إلى الفم ، وهذه الهزات تسبب تحرك الاحتقان بعد 20 ثانية تستنشر بأن الاحتقان يدء بالتحلل

**مكافح الحرقلة بحدون ماء؟**  
هنا نرحب الحرقلة عصفانم ؟ أصعب العمل أسهل أثبتت الدراسات بأن القدم على الجانب الأيسر يقلل من الصداع بالحرقلة حيث يرتبط المرء والمعدة بوملة عند الزاوية فعندما تنام على البطن تصعب المعدة أعلى من المرء مما يسبب للظلم والأحماض بالتصرب إلى المرء والظلم ينشأ عندما تنام على الجانب الأيسر تصعب المعدة لدنى من المرء وهكذا تصعب الهادية ليحسلك

## تخلص من آفة الحرقلة؟

نظف الجوف واضغط بشكل خفيف على مكان الحرق بالصابع يدك الأيسر حيث سيخفف الألم بسرعة أكبر . لكن الطريقة الطبيعية ستجلب الجوف المحروق إلى درجة الحرارة الطبيعية فيصعب الجوف أقل شديداً

## حتى لاتصاب باللدوخة ماذا تفعل ؟

فمع يدك على شئ ثابت لأن اليد تتعثر على أصابعك تصلى الدماغ مؤثر بلك متوازن بعكس الإشارة التي ترسلها القوقعة وهو الجزء المسئول عن التوازن في الأذن

حيث يعود الجزء المسئول عن التوازن في سائل من تلس كثافة الدم بينما يخفف الكحول الدم فيصعب أقل كثافة وترتفع القوقعة مما يسبب الدوخة

## كيف توقف نزيف الدم من الأنف ؟

إنفك أنفك وأرجع رأسك للخلف باليد إلى ذلك تريد الاحتقان بدمك إما الطريقة الصائبة هي وضع ظفن على تلك العليا التي تقع أسفل الأنف واضغط عليها بقوة

حيث يأتي أكثر النزيف من جبهة المايجن جدار الغضروف الذي يقسم الأنف والضغط عليها يقلل النزيف

## هل تريد أن تهذب من ضريات قليك ؟

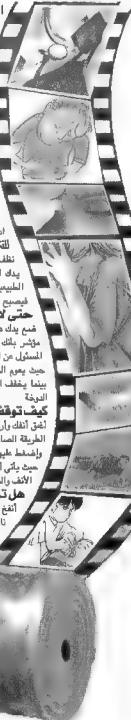
أنفغ على إبهامك لأن ذلك يساعد على السيطرة على عصب ناغوس الذي يتحكم بمعدل نبضات القلب من خلال التنفس

وسوف تستفيد معدل نبضات قلبك إلى الوضع الطبيعي لنفخ الأصابع الثلاثة العليا؟

أضغظ سائلك على سقف فمك وبغيلة يقرم ما تستطيع لأن الأصابع في سقف الفم حينك شديدة البرودة مما يسبب شعوراً بأن دماغك تجدد

## الحفاظة على بصرك ؟

المرء الرئج عبيد ورئج ولكن الاستعمال الخاطئ للمعين أيضاً يسبب ضعف



## بقلم / وسام غنيم

البصر مثل التحديق المستمر في شاشات الحاسوب والتخفيف من مدة المشكة بمكك القيام بهذا التمرين البسيط . بعد كل ساعة . قم بلطف نفس عميق وألق عيونك ثم لثغ الهواء وارخي جميع عضلاتك كرر هذا التمرين وستشعر بأن الضغط على عيونك قد خف .

## التخلص من الصدور يتميل ( يذك أو قدمك )

إذا شعرت بأن يدك أو قدمك بها تتميل قم بتحريك رأسك من جهة لأخرى سيوزل شعور اليباس بشكل جيد في مليم من أقل من دقيقة وذلك لأن تمر في الرقبة حرمة الأصابع الرئيسية ، فإذا قامت بتحريك عضلات رقبتك سيقل الضغط على الأصابع

## زيادة القدرة للتشنج تحت الماء .

إذا كنت تريد الغطس بسرعة إلى قاع البحر قم بلطف شيق وتغير سريع ثم انفض يدك لأن عندما تكون تحت الماء فالتك تنامي من نفس الأكسجين أثناء من زيادة ثاني أكسيد الكربون الذي يجعل دماء حاضف وهذا يرسل إشارة لدمائك بأن شئ ليس صحيح عندما تلهف بديل تنفخ الأكسجين موسيعة ثم وهذا يدع دماغك بالتفكير بأن دماغك أكسجين أكثر . مما سيوفر لك 10 ثواني تحت الماء

## كيف تهرز الذاكرة .. ونقرأ دماغك ؟

إذا كان عندك إمتحان في اليوم التالي راجع قبل النوم . وذلك لأن عملية تعزيز الذاكرة تحدث أثناء النوم فإني شئ تقرأ مباشرة قبل النوم يشفر كذاكرة طويلة المدى

## عالج ألم الأسنان دون فتح فمك ؟

للتأثير فرك الأسنان بلك على باطن يدك على المنطقة للضغاية على هيئة (7) بين إبهامك وسبابتك

وبذلك لأن هناك تواجد ممرات الأعصاب التي تحفز الدماغ وتنشع إشارات الألم الصادرة من الجوة واليدى .

## حتى لا تشعر بألم الحقة

هناك حل مسعري للتخلص من ألم الحقة وهو السعال أثناء أخذ الحقة حيث إكتشف باحثون لأن بأن السعال أثناء الحقن يقلل الألم لأن السعال يسبب ارتفاع مالت مجاهف في ضغط الصدر والفتاة الشوكية ومنع تركيب إبروات الشعور بالألم في الحبل الشوكي

## ماذا تفعل ؟ إذا شعرت بصدك في الصغيرة ؟

بقوم فمك أثناء ذلك لأن هناك أعصاب محفزة في الأذن وعندك حكا الآن تقوم بعمل رد فعل في الحنجره . يمكن أن يسبب تشنج الحفلة هذا التشنج يخفف الحكة المزمنة

## لتخفيف وخز الألم للحايج بيجانك الأيمن ؟

إذا شعرت بآلم في جانب الأيمن أثناء الجولس قم بضرب فمك اليسى على الأرض مما يضع ضغطاً على كبدك (الموجود على الجانب الأيمن من الجسم) ويسبب شد الحماجر الذي يرسل إشارة بخزتي بجاني ببساطة تعلم أن تزكر عندما تضرب كبدك اليسرى الأرض

## الرياضة لتخفف ضغط الدم

حاول أن تمارس الرياضة بانتظام لتخفف ضغط الدم وتقلل الإصابة بأمراض القلب والجملطة الدماغية وتخفيف التوتر النفسي وذلك بتقليل إفراز هرمون الأدرينالين والذي يؤدي لإفرازه إلى تسارع ضربات القلب وارتفاع ضغط الدم

## للعلاج من ألم تسمة النحل ؟

أفضل مكان السمة بالماء والصابون وضغط عليها حتى يخرج مملق في قطعة قماش لينةة ثلاثين وضع عبيبة من بيكربونات الصوديوم على السمة وتركها من 15 - 20 دقيقة أو حتى كمية صغيرة جداً من الشاشر

## كيفية التخلص من بقايا الطعام دون فرشاة ؟

يقال الباحثون في هذا المجال أن تناول الخضروات التي بها إلياف مثل الجزر أو الخيار بعد تناول الطعام تساعد في التخلص من بقايا الطعام بالمادة بين الأسنان

## للتخلص السريع من زيادة الوزن ؟

حاول شرب كوب من القهوة أو السكاكفة (صاية الكافيين) ثم بذل مجهود بعدد مباشره تستشعرين بأن العرق يزداد ويضفر الشخص ويتأ أكثر مما كان يتوقع بعض عريفه السريع لبعض الطرق البسيطة للتخلص من الألم والارض أرجو من قارئ المقال تطبيقها وتجربها عليها تساعده في التخلص من الألم والمعاناة التي قد تسببها تناول الأدوية الخفيفة والتزود على الطبيب والحل بسيط وغير مكلف وبانتاج لتفكير من الوقت والمجهود لأنك .

# كلام × السياحة

"نقلم / ولاء حمزة"

- شرم الشيخ أفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا في ظل تضاعف سائحيها ...
- 15 مليون يورو من أسبانيا لتطوير هضبة الأهرامات .
- منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق الدلافين عالميا .
- لدينا ثلث آثار العالم و 9.1 مليون سائح زارو مصر خلال عام 2006 !!!

## تتويج شرم الشيخ سياحياً

تم تتويج مدينة شرم الشيخ كفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا وكذلك حصولها على جائزة أفضل مدينة غمس وكان ذلك في احتفالية كبيرة بقصر الإمارات بمدينة ابوظبي كما حصل فندق سافوي بـ شرم الشيخ على جائزة أفضل فندق يقدم فيلات العالم الثالث على التوالي وذلك على مستوى القارة الأفريقية وحصل كذلك على جائزة أفضل منتج سياحي في مصر ...

كما صرح محافظ جنوب سيناء محمد هاني متولى أن فنادق شرم الشيخ توافر حوالي 42 ألف غرفة وأن هناك حوالي 33 ألف غرفة تحت الإنشاء، وهذه الطموحات تعنى في رأى الخبراء أن المدينة قادرة حالياً ووفقاً للأحصائيات على استقبال ... ألف زائر يومياً يستوعبون إلى 200 ألف زائر يومياً مع افتتاح الفنادق والتوسعات الجديدة.

## استنكار مسابقة عجائب الدنيا السبع الجديدة

تلقى د/زاهي حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار خطاباً من مؤسسة "ثقافان" الكاثوليكي تستنكر فيه المسابقة الأولية لاختيار عجائب الدنيا السبع عن طريق التصويت الإلكتروني على شبكة (الإنترنت) دون مراعاة للعلمية وتساؤلات المؤسسة هل تتساوى الأهرامات كعجوبة خالدة مع ملب لكرة القدم ؟ فقد طالب المحافظ الأسس بأستأجر ملب نادى برشلونة الأسباني ضمن عجائب الدنيا السبع الجديدة فالخسبة التي وافقت الإعلان عن العجائب الجديدة لأمر بها لأن عجائب الدنيا لا يمكن حصرها ...

## منحة إسبانية لتطوير هضبة الأهرامات

أصدر فاروق حسنى وزير الثقافة قراراً بتشكيل لجنة فنية ولأثرية برئاسة د/ زاهي حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار للتحليل على تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير هضبة الأهرامات التي تتلذذ وزارة الثقافة بتكلفة 15 مليون يورو مقسمة كعشرة من الحكومة الأسبانية والمرحلة الأولى تضمنت إقامة سور خرساني ومعنى حول الهضبة بطول 20 متراً لمنع بقايا العتبات إلى داخل الهضبة

## معروض "هبات الآلهة الفرعونية" بـنيويورك وسويسرا

فذاك معروض سيبرغ في كلا من أمريكا (نيويورك) وسويسرا تحت عنوان "هبات الآلهة" وسيضم 150 قطعة أثرية تمثل تطور الحضارة الفرعونية منها أربع قطع من المعادن من معقبات الخلف المصري والبالى من متحف أوروبا وأمريكا وذلك في إطار تحقيق الدعاية السياحية وإعلامية لمصر ... والوجهة الأولى بنيويورك تبدأ في أكتوبر المقبل بينما تبدأ الجولة الثانية في مدينة مارتنى السويسرية في مارس 2008 م

## افتتاح متحف للمراكب الفرعونية والقرية الفرعونية

في منتصف يوليو الماضي تم افتتاح للمراكب الفرعونية بالقرية الفرعونية حيث سيحضر المتحف مئذنة محفلة يرجع عصرها

للأسر الفرعونية مل (مركب روح) التي عن طريقها استطاع الفرعون أن يعبروا المبدأ المظلم (ومركب خوفو) والتي تظهر فيها مهارة الفراعنة فى البناء (ومركب الشمس) الخاصة باللك تبت صنع أومن حيث ترفعت فستها بفكرة الفم والخطو كما ستعرض مجموعة كبيرة من السفن الأثينية الخاصة بالصيد والصيدات (ومركب ثياسون) ...

**منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق تواجد الدلافين عالمياً**

أنهى قطاع المحميات الطبيعية بمحافظة البحر الأحمر من إعداد خطة بالتعاون مع القمارن على سياحة القطر بالمنطقة الجنوبية شملت تقسيم "صمداوى" التى تعتبر أهم مناطق تواجد

الدلافين في العالم بحرسى على إلى 3 مناطق وصرح أمين مطير على قطاع محميات البحر الأحمر بيق -

**المنطقة الأولى -** تكون منطقة حماية مطلقة ولا يسمح بها أى أنشطة للفوس

**المنطقة الثانية -** يسمح فيها بحركة النشاط الصغيرة وتحديد قيمة مائة تبلغ 105 جنيهات للفرد في اليوم الواحد بغرض إيجاد موارد لإدارة البيئة بالمحمية .

**المنطقة الثالثة -** تقبل أعداد السائحين وقصروا على سياحة ذات مستوى ثقافى ومادى مرتفع حيث تم تحديد أعداد الزائرين يومياً بعدد 200 سائح في مجال القطر والسور كل معا . مع رفع عدد القاتنى بزيارة المحمية .

## مكتبة الإسكندرية واللوحات والتماثيل النادرة

وافق د/ زاهي حواس على عرض مجموعة كبيرة من القطع الأثرية النادرة بمحفف المكتبة لعين الانتهاء من أعمال تطوير المتحف اليونانى الرومانى بالإسكندرية والتي تستمر لمدة عامين تضم تماثيل رخامية نادرة اكتشفت عام 1936 م داخل معبد سيوى بشر وشمال بطونة مائدة

وتماثيل للاله أنوبيس ...



كما تلقت مكتبة الإسكندرية لومة فريدة تضم آيات القرآن الكريم للخطاط محمد إبراهيم - مؤسس تحسين الخطوط بالإسكندرية - مكتبة بالخط الفارسي الفايروى الذى يعد من أصعب الخطوط العربية . وكانت اللومة من مقتنيات الملك فاروق الأولى الذى حصل عليه بدوره كإهداء بمناسبة العيد التاسع لجيوشة على العرش عام 1945م

## أرقام سياحية هامة

أكد زعيم جرة وزير السياحة في لقائه مع أعضاء جمعية الأعمال المصرية اللبنانية أن 9.1 مليون سائح زاروا مصر خطافاً فضلاً بلغ 9 مليارات و 800 مليون دولار خلال عام 2006 م كما سيها 89 مليون ليلة سياحية .

تم إصدار تراخيص لإنشاء 127 شركة سياحية بـ إنشاء 175 ألف غرفة في الفنادق والفرف السياحية مع إحصافة لأخرى

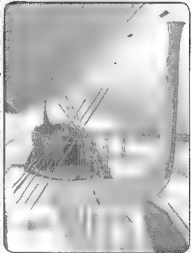
- زيادة التعلق السياحي لمصر بسبب الأمن والاستقرار وبلغت آخر التقارير الاقتصادية ارتفع إلى ما يزيد عن 625% إلى 2627 سنوياً

- باريس التي تضم المدينة المصرية في ساحة الكونكوردي ومتحف لند الذى يضم حجر رشيد المصرى ومتحف براين الذى يضم رأس الجميلة تفرقتى الفرعونية المصرية أيضاً - هذه

المتاح والمعالج يزورها أكثر من 300 مليون سائح سنوياً ... ولا تحق 11

**دوى التي لا تفتك عقوبات مصر سياحياً تحسطن لجذب 15 مليون سائح بحلول 2010 !!!**

فالساحية عنصر أساسى لإنهضة مصر إقتصادياً وتحقيق ذلك لابد من تدعيم الثقافة السياحياً محطياً وعالمياً مع ودى الاملاز حيث أنه مازال الغرب في أذهانهم صورة مصر التى تتمثل في العمل والهرم والصحرار فحق بحاجه إلى إعادة هيكلة اقتصادها بالسياحة مع اتركنا لقيمة ومكانة مصر الحقيقية ... الأثرية والسياحية .



## لا علاقة بين الذكاء والثراء

ليس للذكاء أي علاقة بالثراء هذا ما توصلت إليه دراسة أميركية حديثة صادرة عن جامعة أريزونا الأمريكية بدأت عام 1979 واستمرت حتى عام 2002 والتي يشارك فيها علماء النفس في قياس الذكاء. وقد يصعبون الثراء وانزياحاً جداً أيضاً بين الدراسة بلغت 7400 من الرجال الأثرياء وانتهت الدراسة إلى أن الأثرياء قد يحققون دخلاً سنوياً كبيرة ولكن الأثرياء أيضاً قد يصعبون ما هو غير ذلك .....

## جنوب سيئام ... أفتقى هواه في العالم

دراسة عالمية أكدت أن محافظة جنوب سيئام تتمتع بتقوى هواه في العالم وأقل معدل ثروت حيث تمثل نسبة الأكسين في المنطقة الساحلية بالمحافظة إلى 92% إلى حين بلغت نسبة ثاني الأكسيد الكبريت وأول أكسيد الكربون 62% وهذه العلامات غير مسجلة في أية منطقة أخرى في العالم .

## هيمسات -

- منطلق الكلام يجب أن يضعه لحن الواقع • أحياناً .. الأحياء يصنعون الموسيقى
- المرعى الساجن .. فترة تأليب وتأهيل وإصلاح !!
- يدعى الإسباط في القليل ويدين العطاء في كتب التاريخ .
- ثراء العلف - غالباً - ما يلزم فقر الجيب ، والعكس صحيح !!
- فوج جديد من الملايين ترافق بصحة مروتديها
- أعطت مجهره من العلماء الأوروبيين عن تطويعهم نوعاً جديداً من الملايين التي ينقلها مراقبة صحة مروتديها وذلك بجهودها بها ترافق سواك الجسم مثل الدم والقلب .
- فاهنفاً الرياضي من تلك الملايين هو إستخدامها في الإلمتثال على صحة الرياضي في إستشفيات أو المصاحبات بمرض مزمنة بالإضافة إلى الرياضيين الذين يتبرسون بالإصابات .

## الأبراج والحب

### برج العناء والحب ٢٢ أغسطس - ٢٢ سبتمبر

يرى مولد العناء الخرافة الفارسية إشتاماً كبيراً فالحب صفة لغز طين أن يتكشفه كما أنه يمكن كثيراً قبل أن ينجذب ويتفاجئ مع إنسان ما والواقع أنه قد ما يميزه ذلك يجد صعوبة كبيرة في إقامة علاقة حب عابرة لأنه يحتاج إلى وقت طويل و اهتمامات غير عادية لكي يحب فعلاً .

## الرجل العناء وهو قلة من المرأة

هو إنسان مميز يحب للآخرين ، كريم ، متفرد دائماً للقيم العيون والمساعدة مراقب من الطرائد الأولى بينهم بالتفاصيل الصغيرة للمرأة التي تواجه مشاكل ومصاعب في حياتها ستجد عند الرجل العناء حلاً لمشاكلها كما أنه يتميز بالثباتية وموسمية الراقية .

## أطراف العناء وهو قلة من الرجل

تنب الطبيعة وكل ما في الحياة من أفعال مبهمة ومصنوعة بحكم واقعيتها ليست من النوع العناء الذي يخلق بالرجل خلقاً كلياً تتركز إلى إظهار إلى أنه صفة قانونية تدع من اثنين وعلى كل منهما أن يحترم موهبه هذه الصفة أما في ملكيتها الزمنية فهي تتركز بقصرى جهودها لكي يصبح أفعالها بيتها مكان إعجاب الناس وتقديرهم

## من أجمل ما قالوا ...

"أذا خلقت المرأة صورتها فهي تريد منك شيئاً وإذا رفعت صورتها فهي لم تخلق هذا الشيء" بونابرت شو

"من الضروبي أن تتزوج فإذا كانت زوجة صالحة فتعيش معك، وإما إذا كانت زوجة سيئة فستعيش فيسوء"

"طوطام"

"في كل مرة أخدم فيها إنساناً أخجلت مقدماً كراتنة الجويل"

"الكاتب الأمريكي مارك توين"

## لا شتاء في هونغ كونغ عام 2050

أكد رئيس هيئة الأرصاد الجوية في هونغ كونغ أن التغير المناخي العالمي قد يؤدي إلى ارتفاع معدل الشتاء في هونغ كونغ بحلول منتصف القرن الجاري مدني منه الأرصاد أن عدد الأيام التي تتعدى درجة حرارتها الكبرى 28 درجة مئوية سنوياً ست أكثر مما كانت عليه قبل 30 عاماً . ويعد أن درجات الحرارة ستزداد في ثلاثة مقادير سرعة مئوية خلال العشرين سنة المقبلة .

## حكمة العدد في الحياة أن تعرف كيف تستمتع بها قليلاً وأن تتعلمها كثيراً

# نصائح لك إمرأة



## أفكار ذهبية ونصائح ذهبية لمنزلك

- الصديق ممتاز للتعبير الفصحى
- خفي عن حشون الألسنة في القلوب الموحدة في حائل المنزل وبعيداً
- تجنب ثم إرثه فوله
- والتفكير مرابا الصغار والمحافظة عليها صافية من الشدب
- نظفها بمحجون الحلاوة
- خفي بعضاً من حبوب الأرز داخل الملحقة حتى لا يتجدد
- الملح في أيام الربو
- زيت الطبخ يظلم الضمير الأسود من الدين إتركيه قليلاً ثم أفركيه
- إزالة الزئبق من الأحياء صفي قليلاً من كربونات الصودا في قفلة قماش فضية
- واربطي الأطراف بقفلة ملحاض خشي واحدة في كل حذاء حتى الصباح
- خشي الشحم في الفريز قبل تشميلها حتى لا تزداد بسرعة
- أفركي بقلة أسداً بلباشين ثم مصحبه بمنديل أو قفلة قماش ناعمة
- الجوارب الفضية متقاربة للتعبير والتفكير من العبرة إليسي واحد في يدك
- ولصمعي الفهر
- إذا صممت الفستان لا يبقى رفلاً مثلاً يقلل من سبواي الشعر ويبقي مثلاً
- طواف اليوم
- إزالة رائحة بدران العائط بسرعة إخلطي ملحقة كبيرة فانيابا في كل 4 أكواب من النعان
- إن قضي بصله قطعاً كبيرة ولا تقدرها وبضعها في وعاء به ماء بارد في الغرفة التي تشع.



## النظافة

- أظفار الأصابع والملح والنظافة يساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدورة الدموية وذلك بفرك الكفوف والكعبين والركبتين والباليق بالملح الناعم
- الحمام الدافئ يساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدورة الدموية وذلك بشر
- أظفار الأصابع يساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدورة الدموية وذلك بشر
- قتل من الملح على قفلة قماش مللة بأداء الدافئ ثم فركي به وجهك برفق
- يلاحظ ثم خشي كريماً مرطباً مناسباً لبشرتك
- أظفار الأصابع إغمسي بشرتك بأداء ثم ملح الطعام إفركي بها أسنانتك ثم اغسليها بعد ذلك بالماء البارد وذلك لإزالة أي آثار المواد عاقلة بالألسان وذلك مرة واحدة في الأسبوع مع الإحتراس من حشخ الملح بالماء
- أظفار الأصابع لكي تحتفظي بأظفار قوية وجيدة وصحية إمرجي معلقة صلبة من صغار بيضة جيداً ثم خشي إلى ملحقتي غسل ملح واللع إمرجي إمرجي الخيط جيداً إفركي إفركي الزنجار حدة نصف ساعة ثم إشطلي أصابعك جيد بآداء الدافئ والملح (مرة كل أسبوع)
- الحل الذهبي لإزالة السوداء من الركبتين والكوعين
- 1 - مصحبه زيت زيتون على المنطقة السوداء المراد تنظيفها وإفركيها بالبيون وقول من الملح ثم إغسليها وكريها إلى أن يفتحي الإسمراء على الأقل إستعملها مرتين في اليوم
- 2 - لبونة مع قليل من زيت الزيتون وقليل لشفة في الزيت والبيون وتلصقي بها الجسم

## خسبوات سهلة للمحافظة على صحة وجهك وديك

- مرة واحدة في الأسبوع انقعي يدك في زيت الزيتون الدافئ الذي فيه قد أنبتت كبسولة واحدة لغرضها "هـ" قبل النوم وذلك أداة ثلاث أسابيع
- كل صباح مرري قفلة لبونة مغمسة في الزيتين على يدك وأظفارك حيث تضمي قفلة البيون في ثلاثة ملاقط زيت الزيتون طوال الليل
- دلكي يدك بالمقاريز أو ببغض الطيب المألوف
- حاولي تناول الطعام اللذيذ بالكاسيوم وكذلك الأسماك (القماني ج)
- بعد تطبيق الضغوطات أنصلي يدك بأداء الدافئ دون الصابون لأن صابون الضغوطات والبيون تحتوي على الأملاح القوية إديك وإظفارك
- لتقوية أظفار يدك اغسلي يدك والطيب المضاف إليه الجيلاتين الدافئ

## تسالي

		3	13						
		11	5						
64	14	7	16	17	9	1			
72	2	10	19	18	15	8			
			4	12					
			20	6					

## حل مسابقة العدد السابق



# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة :

### تشغيل وتفتيش

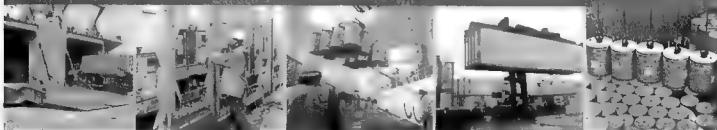
لمراقبة أعمال الشحن والتفريغ لتحتفظ بالسلامة العامة والبيئة

### خدمة تشغيل ساحات

مراقبة أعمال تدوير الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال  
التحميل والتفريغ والتفتيش والتأمين والتفتيش بالمساحات  
بواسطة الكran الحاويات المتحركة والمعدات

### خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفولاذية



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ممتلكات البستانيين) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٢٣٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) حرجب : ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

# تاريخ التحويه



مالكين "ابوالتحويه"

هو Malcom Mclean وهو تاجر هذا الرحلة وهو خليفته العلمي وهو تاجر التحويه؟ انطلق تاجر التحويه (الانتصار) عليا.

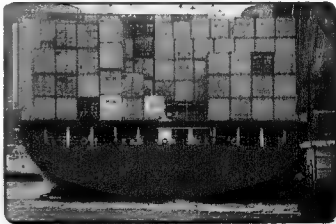
وبدأ التحويه عام 1913 في بلد يقع شمال كارولاينا تسمى Maxton . ولم يكن مالكين جامعياً كما لم يكن حاصل على درجة علمية عالية بل لم يتعدى تعليمه إنهاء التعليم العام . كان مالكين يعمل بمصلحة خدمة ووتر ، أي عامل بضئيق بالقرب من بانه Maxton . وفي عام 1934 كان استطاع مالكين توفير مبلغ من المال يكفي لشراء سيارة نقل بمبلغ \$120 دولاراً أمريكياً ، كان ذلك التاريخ هو أول عهد مالكين بالنقل . ثم باتصافه مع شفيقت "كارلا" وبشقيقه جيم إنشاء شركة نقل تحت اسم Mclean Trucking co . في عام 1934 بدأ القصاد الكبير الذي ساد آن ذاك بدأ مالكين نقل برامويل التيف الغاربه على سيارة النقل .

في ذات يوم في عام 1937 أثناء جلوس مالكين على الرصيف في الميناء ينتظر دوره لتفريغ محتويات عربة النقل الخاصة به يراعي عمليات الشحن على السفينة وكيف تتم هذه العملية والوقت الذي تستغرقه وتضيق بالمال يصعب على مالكين الشحن خضرت له فكرة تحول من عملية الشحن الكنت هذه الفكرة هي نقل مطوره عربه النقل ذاتها على السفينة وتقلها من السفينه الى الرصيف واخذ يفكر ويجري حسابات حول هذا المثل . فملت هذه الفكرة في رأس مالكين حتى عام 1955 .

في عام 1955 باع مالكين شركة Mclean Trucking مقابل 25 مليون دولاراً أمريكياً ، وانتقل الى نيويورك واشترى شركة "بان التلاتيك للنقل البحري" بمبلغ 7 ملايين دولاراً أمريكياً . تلك الشركة كانت فرعا لشركة Waterman Steam Ship . وقد كانت شركة Waterman Steam Ship قد تملك بأن التلاتيك التي تحقق على أربعة سفن في عام 1933 اتصل هذه السفن في النقل الساحلي بينما بقية إقصائي لاستعماله في نقل تعمل على خطوط البحريه .

في عام 1955 اشترى "مالكين" جميع شركة Waterman التي تشمل بران التلاتيك ، وخليج فريديا . وفي عام 1956 اقترض مالكين 22 مليون دولاراً أمريكياً من البنك واشترى ناقلتي بترول كانت قد بنيت خلال الحرب العالميه الثانيه وارسلها الى ترسانه Bethlehem Steel's Sparerows التي في بيلتمور لتزويدهما بسلمع إقصائي لاستعماله في نقل المعدات الثقيله .

كانت هي رأس مالكين فكره بالنسبه لأشراح مختلفه من المختبرات لحدى هذه الأفكار هي فكره المطوره التي تشمل من سيارة النقل على الرصيف في الميناء ، هي يتم رفع المطوره



## دكتور ريان / مدحت خلوصي مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

إن التطور في مجال النقل البحرى الذى نلمسه الآن يرجع تاريخه إلى تاريخ التحويه . عندما أنشأت الحاويات أحدث ثورة في مجال النقل كما كان لها أثرها على اقتصاديات النقل ، ويرجع تاريخ هذه الثورة إلى عام 1956 ميلاديه حيث بدأت هذه الثورة على يد رجل يدعى Malcom Purcell Mclean هذا الرجل الذى أطلق عليه "ابوالتحويه" ويرجع إليه الفضل في إنشاء حاوية النقل المعدييه التي حلت محل نقل البضائع مجزئه . وقد أحدثت عملية نقل البضائع داخل الحاويه ثورة في نقل البضائع حول العالم

بواسطة رفاعات لتوضع على السفينه وعندما تعمل السفينه إلى مقصدا تفرغ من السفينه بنفس الطريقة .

كانت أول ناقله بترول بعد تعديلها تسمى Ideal X أبحرت من بالتيور في أواخر عام 1955 لبدء سلسله تجارب إبحارها لتعمل على شبهه بصلاحياتها الملاحه بواسطة مينه التصنيف الأمريكى (أمريكان بيرواف شيوخ) وسلاح العدو العدو الأمريكى بعد إضافة السطح الذى يستعمل عليه مطبورات النقل . اما الناقله الثانيه فسميت Almerna التي دخلت الخدمة في ربيع عام 1956 . في 26 أبريل 1956 زيرت Ideal X برافعة رقم 8 مقطورة الهوليدى (35 قدم) من الناقله . كانت الحاويات تستعمل على السطح الامساكي للسفينتين Almerna و Ideal X . ويتم ترتيبها على السطح مباشرة وتم توصيل حاوية فوق الأخرى . بعد خمسة أيام أبحرت من Ideal X ميناء Newark . وبعد عشرة ايام فسميت مقصدها فيستون تكساس حيث كانت هناك 58 مقطورة في الاكتنار لتفريغ في مستندج مرسى الى مقصدها الأخرى . كانت هذه بداية ثوره السفينه .

كانت Almerna و Ideal X يتبادلان خدمه النقل الاسيوييه ميناء Newark الى ميناء Houston . كان ثلثه الحاويات أفرها في غرض نقل النقل وكان لذلك أثره على الاقتصاد العالمى . في عام 1956 كانت أغلب البضائع تفرغ وتفرغ ويأيد . بمطوره بواسطه عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفه شحن للناقله الهوليدى آن ذاك هي \$5.86 ألفين . اما بعد استعمال الحاويات تكلفتها 16 أسنتاً فقط لكل من الشحن على السفينه . في أكتوبر 1957 بدأت أول سفينه حاويات فريده كابل بأفانجا رحلتها المنتظمه من بين نيويورك - فريديا - تكساس كانت سفينه THE GATE WAY قادره على حمل شحمه كامله قدرها 226 حاويه .

"بان التلاتيك أصبحت سي لاند" في عام 1960 أقر "مالكين" إنه قد أن الاران لحاله شركة بأن التلاتيك وإشارتها المعيزه الى التقاعد بأن يصمم اسمها الجديد Sea land Service . في ذلك الوقت كانت الشركة تشغل سفنها على خطوط تعمل على نقل الحاويات بين شرق الولايات لاجتده وسواحل فريديا ، حتى عام 1960 كان تطور سوق الحاويات بطيئاً بسبب أسباب أولاً أنه حتى أواخر عام 1960 لم يكن لدى الكثير من الموانئ رفاعات قادره على رفع الحاويات من وإلى السفينه ذلك كان له أثره على طي خطوط النقل بين الشرق الأوسط . هذا بالإضافة لعدم تمت الحاويات في إقصائى عام 1960 بعد مكملين اجتماعاً لحافه مديروم النظر المتقدمه للتحويه وقام مالكين وموظفيه بتطوير فكرتهم عن النقل بالتنازل الى الفلسفه التي من أجلها دخل هذا العالم . وفي التصنيف الثلثي من الستينيات قدمت Sea land service فكرة جديدة هي فكرة تحميل الحاويات من الباب الى الباب أي أنه بعد النقل البحرى تنقل الحاويه على شاشيه من القام إلى إقصاء .

رأى مالكين أن التطور في صناعة الحاويات يكون عن طريق وجود نمط الحاويات وهذا من شفه تطوير صناعة النقل كليا . كما أن التجميع يساعد على النقل متعدد الوسائط . في ذلك نجد أن فكرة مالكين كان لها أثرها على تطور النقل متعدد الوسائط . في تلك الأيام قام التفتش بين سفن البضائع وسفن الحاويات من حيث السرعة حيث زادت سرعات سفن الحاويات بين 19-21 عقده . جعل مالكين يقرر إرسال 8 سفن سريعه جداً (SL-7) تصل سرعتها الى 25 عقده . هذه السفن السريعه ينبغي أن ترتبط بموانئ متطورة قادره على تداول السفن خلال 24 ساعه والا أنتقت الفلسفه التي من أجلها دخل هذا النظام .

### مرحلة تطوير الروافع

سبق أن ذكرنا عاليه أن السفن السريعه ينبغي أن ترتبط بموانئ متطورة كما أن فلسفه فكرة الحاويات هي سرعة تداول البضائع لذلك كان لابد من بناء روافع قادره على حمل إقتال كبيره وسريعه حتى لا تشكل السفينه في الميناء وقتاً طويلاً وبالتالي تحقق التحويه الغرض الأساسى منها وهو السرعة . وبمشكلة الرفعه أنها أثناء عملها مثالبه البضائع تؤدى حركتين حركه رأسيه ثم حركه أفقيه أو العكس وبعد الانتقال من حركه إلى أخرى تحدث أرجحه للتقليل للطق على الرفعاه مع الأخذ في الإعتبار نقل الحاويه تضع خط سقوط الحاويه بسبب "الأرجحه"



خلال الفترة من 1966 حتى عام 2006  
أى خلال الأربعين عام مرت حوالى  
85 مليون حاوية (30مليون حاوية  
مكافئة TEU ) خلال ميناء روتردام .  
وفى عام 2006 أصبحت مجموعة مرسك  
Maersk Line تعرف بـ  
توفى ملكين من منزله الذى يقع فى الجانب  
الشرقى من "مهاجرين" فى عام 2001 عن  
سنه 87 على

كان مدير ميناء روتردام في ذلك الوقت هو E. pothuma الذي رأى الوضع القمض لاضائع الحاويات فأنشأ علاقة حسنة مع Mclean منذ عام 1963 وابتدأ على ضرورة إنشاء بنيه أساسية لتداول الحاويات. وكانت نتيجة العلاقات الحسنة مع شركة Sea land service التي تطورت في عام 1966 أن أصبح ميناء روتردام مركزاً للنشاط اللوجستي كما أصبح أكبر عميل الحاويات وأول ميناء أوتوبنيد **Auto mated**

في إطار فعاليات المؤتمر الدولي الأول للقانون البحرى الذى نظّمته الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بحضور ومشاركة أستاذة وخبراء النقل العالم من مصر والسعودية والبحرينه الشقيقة تم تكريم الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود عميد معهد النقل الدولى والوجيستيات بحضور عميد النقل على اقليم لقاى ابو الوجيستيات تكريما لدوره المتميز منصف في خدمة النقل البحرى المصرى والعربى وكذلك دوره فى زيادة نشر افاهيم الحديثة فى النقل الدولى والوجيستيات. فى هذا الاطار قدم الأستاذ / أمين النحرولى باعدادا والقام قصيدة صمداء واعدا على أستاذة النقل تقدير وإعترافا وعرضا

# مجمع إقترناشيه نال



العريس/ هيثم العروس/ سلمى ألف مبروك



أسرة المجلة وجميع العاملين بها يهنئون الزميلة ولام حمزة زهاقاها على الأستاذ/ محمد أميهوه عباس ألف مبروك



الشركة الدولية للفلاحة والشحن يحتفلون بزفاف الزميلة لجلال أحمد صرازي على الزميل حازم خليل اللوام عبد السيد محمد بزرع الشركة بوريسيد وذلك في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما



من الحاج إمام يوسف بقمطاع النقل البحري للأستاذ/ إبراهيم الدسوقي وعروسه رشا الجعترى بمناسبة زفافهما السعيد



تكتلة من الزملاء بشركة أميرال للعروسين بمناسبة الزفاف العريس/ هاني سمير منشاوي العروس/ مديحة يسرى عبد التواب



العريس/ صالح العروس/ فاطمة ألف مبروك

## ألف مبروك النجاح



ندى بدوي أحمد



إيمان أحمد محمد



أميرة أحمد محمد



مصطفى وأمل يسرى حفيد اللواء بحري أحمد ياترى بمناسبة عودته من الغربة مع جده



العريس/ سماح محمد عبد اللطيف العريس/ أحمد محمد عبد الحميد



نسمة محمد



أحمد عادل العاصي



محمود حسن عبد المقصود



معاذ أحمد محمود



أسامة محمد عبد العزيز

عبد الملاك محمد



## AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED  
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341

Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77

Website: [amc.amiral.com](http://amc.amiral.com) Email: [sales@amc.amiral.com](mailto:sales@amc.amiral.com)



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والنقل



**APL**

**WE CARRY YOUR CONFIDENCE**

**INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.**

**E.S.Co**

**ARAB REPUBLIC OF EGYPT**

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

**With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world**

**Dubai Regional Office:**

Telephone: (01) 521304

**Suez Office:**

Adabiya Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

**Port Said Office:**

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

**Alexandria Office :**

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

**Cairo Office:**

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

